

MILENA BERTANI
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali
E.prot DVA - 2012 - 0029247 del 03/12/2012

Inviata per PEC

Gent.mo Dr.
MARIANO GRILLO
Direttore Generale per le valutazioni ambientali
MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA
TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Via Cristoforo Colombo n. 44
0147 ROMA

Casorezzo, 28.11.2012

DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

Oggetto: **MASTERPLAN AEROPORTUALE MALPENSA**

Egregio dr. Grillo,

la Giunta Regionale lombarda ha approvato il 26 ottobre scorso la delibera n. 4360 riferita allo "Schema di protocollo di intesa tra Regione Lombardia, comuni di Somma Lombardo, Lonate Pozzolo e Ferno e Società Sea S.p.a. avente ad oggetto la demolizione degli immobili delocalizzati di cui all'Accordo di Programma Quadro (ADPQ) Malpensa 2000".

La Regione ha alienato alle amministrazioni comunali territorialmente competenti gli immobili acquisiti con il processo delle delocalizzazioni (D.G.R. 15 luglio 2009 n. 9855, integrata con D.G.R. 7 ottobre 2009 n. 10286). Nei tre anni successivi e comunque entro e non oltre la fine del 2012, esse avrebbero dovuto presentare un "Programma per l'alienazione degli immobili" a terzi con lo scopo di valorizzare le aree sulle quali insistevano tali fabbricati, incrementando così il Fondo di Rotazione istituito per l'attuazione dell'Accordo di Programma Quadro del 2000. I Comuni imposero alla Regione Lombardia, quale condizione per l'acquisizione degli immobili e la loro successiva valorizzazione, che il ripristino dei luoghi (demolizioni, mitigazioni e bonifica), i costi di messa in sicurezza e di manutenzione degli immobili e delle loro pertinenze (manutenzione verde, taglio erba, manutenzione immobili, ecc.) fossero garantiti prioritariamente con l'utilizzo del Fondo di Rotazione.

Il Comitato dell'Accordo di Programma Quadro nella seduta del 22.02.2012, considerato che "a distanza di oltre due anni dall'acquisizione ... nessun immobile oggetto di delocalizzazione è stato alienato a terzi, sia per motivi congiunturali dovuti all'attuale crisi economica, sia per la configurazione parcellizzata dei beni" e che "gli immobili delocalizzati acquisiti a patrimonio pubblico comunale sono oggetto di numerosi e ripetuti atti vandalici, furti, occupazioni abusive che determinano, di fatto, una situazione di grave degrado urbano e sociale, con conseguenti seri problemi di sicurezza locale" aveva individuato negli interventi di demolizione degli edifici acquisiti e nelle successive opere di bonifica e di sistemazione delle aree interessate dagli interventi di delocalizzazione, la soluzione che meglio rispondeva alle esigenze di mitigazione e riqualificazione ambientale. Una scelta che avrebbe facilitato anche la futura valorizzazione delle aree oggetto di delocalizzazione e il ripristino del decoro urbano e della sicurezza pubblica. Nella seduta del 17 ottobre ha dato corso a questa decisione approvando lo schema del protocollo di intesa tra gli enti e modificando la scadenza di trasferimento degli immobili alla Regione a seguito della loro mancata valorizzazione.

La delibera della Giunta Regionale che ratifica tali conclusioni proroga di altri sei anni i termini in scadenza a fine anno - il nuovo termine è il 31 dicembre 2018 - per consentire ai Comuni del sedime aeroportuale di Malpensa (Somma Lombardo, Lonate Pozzolo e Ferno) di presentare il "Programma" previsto. I costi per la demolizione degli edifici, le opere di bonifica e la manutenzione delle aree interessate dagli interventi di delocalizzazione e la loro successiva sistemazione, è stata stimata in € 12.000.000, IVA inclusa. Per far

fronte a tali oneri non si utilizzeranno più le risorse del Fondo di Rotazione perché la soc. SEA Spa, nell'ambito degli interventi di mitigazione e compensazione ambientale relativi ai propri progetti di sviluppo infrastrutturali, si è resa disponibile a finanziare i costi mediante risorse proprie e a individuare le aree interne al sedime aeroportuale nelle quali depositare il materiale di demolizione già bonificato da riutilizzare.

Con lettera del 22 ottobre 2012 prot. n. 27417 Sea ha comunicato che la propria disponibilità è però strettamente correlata all'approvazione del nuovo MasterPlan Aeroportuale in quanto comprensivo delle risorse finanziarie finalizzate agli interventi di mitigazione e compensazione ambientale.

Con la presente nota si segnalano gli elementi di contraddittorietà e di contrasto con le norme nazionali e regionali e le conseguenti disposizioni amministrative da esse discendenti, rispetto a quanto sin qui premesso:

1. il 25.11.1999 i Ministri dell'Ambiente e per i Beni e le Attività Culturali espressero, motivatamente, un "giudizio di compatibilità ambientale negativo sull'ulteriore incremento dei voli all'aeroporto di Malpensa" rispetto ai voli in essere a tale data. La valutazione negativa derivò dall'esigenza di approfondimento in materia di rumore, inquinamento atmosferico, salute pubblica e rischio, infrastrutture di collegamento, ciclo dell'acqua e dall'esigenza di misure di mitigazione e di compensazione (rumore e riqualificazione ambientale paesistica) nonché di attivazione e di potenziamento dei sistemi di monitoraggio. Le prescrizioni contenute nel D.P.C.M. 13.12.1999 e nel suo allegato furono determinanti per superare la valutazione negativa di impatto ambientale e, quindi, disporre il trasferimento dei voli da Linate a Malpensa. Tra questi, al punto C, figuravano gli interventi finalizzati alla mitigazione ed alla bonifica dell'impatto sonoro. Con la sottoscrizione del protocollo di intesa approvato dalla Giunta Regionale con la delibera citata, risulta che le mitigazioni necessarie per il primo insediamento vengono realizzate in occasione del secondo insediamento perché le risorse finanziarie, contrariamente agli atti sin qui assunti, sono state individuate nel nuovo MasterPlan Aeroportuale.

Vale la pena di ricordare che anche la l.r. 10/1999 "Piano territoriale d'area Malpensa. Norme speciali per l'aerostazione intercontinentale Malpensa 2000" all'art. 1 comma 5) stabiliva che la Giunta regionale dovesse individuare "le forme e i criteri attraverso le quali verranno riservati, nell'ambito territoriale di cui al comma 3, finanziamenti e contributi a valere sulle risorse annualmente disponibili per la realizzazione di opere infrastrutturali, opere di riqualificazione o per l'incentivazione di programmi e progetti indicati nel Piano territoriale d'area Malpensa". In prima attuazione occorre garantire le risorse finanziarie necessarie per i "programmi di riqualificazione diretti alla riduzione di situazioni di particolare disagio dei nuclei abitati e dei centri storici prossimi alla sede aeroportuale". Gli elaborati tecnici e cartografici costituiti dal Quadro analitico conoscitivo, dagli Scenari di sviluppo e dal Quadro progettuale, allegati alla legge, definivano gli obiettivi da conseguire.

2. Il Piano territoriale d'area ai sensi dell'art. 1 comma 4) della l.r. 10/1999 ha efficacia per dieci anni dalla data di entrata in vigore della stessa: essendo ormai abbondantemente scaduto valgono le previsioni del Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Lombardo della Valle del Ticino. Per tale motivo l'Ente Parco non può essere escluso da qualsiasi intesa.

3. I costi esposti non sono credibili, pur seguendo le modalità di calcolo proposte in delibera. Il volume degli immobili totalmente acquisiti dagli enti locali ai fini del protocollo d'intesa (esclusi quindi solo quelli parzialmente acquisiti) è di mc. 268.700,90. Per stimare i costi di demolizione, bonifica e spese tecniche, nell'allegato alla delibera regionale è stato indicato il prezzo di 40 €/mc, iva compresa, determinato comparando i costi di un piccolo intervento eseguito dal Parco del Ticino su indicazione della Regione Lombardia. Il costo complessivo stimato, pertanto, è di € 10.748.036 (inferiore ai dodici previsti).

Nel medesimo documento si dà atto che, data la dimensione dell'intervento, il prezzo stimato potrebbe risultare 26 €/mc con un significativo risparmio. In questo caso il costo finale è di € 8.500.000 circa (aggiungendo all'importo unitario anche il 21% per Iva, non essendo diversamente precisato negli atti se l'imposta sia compresa o meno. L'imposta grava per € 1.500.000).

Sea, secondo il protocollo in approvazione, potrà riutilizzare i rifiuti speciali da demolizione mediante deposito degli stessi all'interno del sedime aeroportuale per la realizzazione delle future opere, costituendo di fatto un'economia di scala ed evitando in tal modo la necessità di acquisizione di materiale da altri siti estrattivi. Questa economia si può stimare in un terzo circa della volumetria esistente al prezzo di 15 €/mc per un totale di € 1.500.000 circa.

Di fatto Sea non partecipa all'accordo per 12.000.000 di €, come indicato nel protocollo e nella lettera di assenso, ma per 7.000.000 € (8.500.000 - 1.500.000) o, addirittura ancora per meno qualora l'iva fosse già compresa, assicurandosi - come contropartita - l'assenso al Masterplan di

Regione e dei Comuni di Somma, Ferno e Lonate. Nulla si dice circa i minori importi sostenuti e se le eventuali differenze verranno comunque corrisposte.

4. La motivazione del Comitato per consentire la proroga dei termini non è credibile e non è coerente con gli atti delle Amministrazioni comunali di recente approvazione.

• In occasione dell'espressione del parere al Masterplan Aeroportuale così esprimeva il Comune di Somma Lombardo (Delibera di Consiglio Comunale n. 33 del 21.7.2011):

"Il progetto oggetto di valutazione, prevede l'annessione al sedime aeroportuale di una ampia porzione territoriale ricadente nel comune di Somma Lombardo e nota, come frazione di Case Nuove. La previsione del Master Plan è particolarmente reticente su questo aspetto, e prevede l'inglobamento di un'area di circa 23 ettari, suddivisi in un comparto Sud di 14,00 ettari ed un comparto Nord di 8,7 ettari, all'interno dei quali sono esistenti o con autorizzazioni a costruire:

a. Comparto Sud (tutti i dati numerici sono stati arrotondati al valore superiore)

- a. strutture recettive per 8.600 m² di SLP con numero 350 camere e 40 addetti;
- b. strutture per la ristorazione per 1.500 m² di SLP con 24 addetti;
- c. attività di spedizioni a particolare valore aggiunto per 2.000 m² di SLP con 42 dipendenti;
- d. edifici delocalizzati di proprietà comunale per 17.800 m² di SLP (fuori terra) e un volume urbanistico di 53.400 m³;
- e. edifici residenziali e non, in proprietà privata per 14.850 m² di SLP e un volume urbanistico di 44.550 m³;
- f. Cimitero comunale per 2.350 m² con 440 tumulazioni;
- g. Sala Civica ed ambulatorio per 230 m² di SLP;
- h. Pozzo di captazione, torre piezometrica ecc.;
- i. Scuola comunale per 555 m² di SLP e ampliamento per 2.120 m² di SLP; per un investimento privato dal 2005 ad oggi di circa 33,0 mln di €

b. Comparto Nord

- a. parcheggio a silos per 14.300 m² di SLP;
- b. parcheggio a raso per 3.000 m² di SLP; per un investimento privato di circa 9,0 mln di €.

In primo luogo la porzione oggetto dell'ipotesi di inglobamento è già stato oggetto di valutazione nel corso della redazione del Piano d'Area Malpensa, ed è verosimile, che nel momento in cui si è scelto di attuare la delocalizzazione sia stata anche valutata la possibilità di acquisire tutto l'ambito al sedime aeroportuale, ricollocando edifici e gli abitanti in altra parte del territorio.

Giacché la delocalizzazione ha ottenuto un parziale risultato, è lecito supporre che la scelta finale non abbia considerato quel luogo **come ambito strategico per lo sviluppo dell'aeroporto** (Variante al PRG approvato con DGRL n. VII/18765 del 17 settembre 2004 - Deliberazione della GC n. 225 del 27 dicembre 2004 - Nota Regionale n. 6076 del 23 febbraio 2005 - Deliberazione della GC n. 50 dello 07 marzo 2005 - Deliberazione del CC n. 42 del 27 maggio 2005 e successiva variante su Case Nuove approvata dal C.C. con deliberazione n.17 del 27 febbraio 2006, BURL del 05 aprile 2006) **al punto che Regione Lombardia a partire dall'anno 2010 ha trasferito e sta trasferendo in "proprietà modale" le aree delocalizzate ai Comuni, con l'esplicito compito di produrre un piano di valorizzazione e di rivalutazione immobiliare al fine di rimpinguare il fondo di mitigazione ambientale previsto dall'Accordo Quadro di Malpensa 2000.**

Proprio per utilizzare i vantaggi insediativi derivanti dalla presenza dell'aeroporto e in modo da **compensare gli svantaggi economici e ambientali che l'aeroporto stesso ha determinato per insipienza di programmazione con il territorio**, l'amministrazione Comunale ha dato avvio alla propria legittima pianificazione in ambito PGT, per un luogo, dove si concentrino non solo attività legate all'aeroporto ma luogo per l'insediamento di forme evolute di innovazione produttiva basate sulla conoscenza

Dal punto di vista progettuale, l'annessione di parte del territorio di Case Nuove rimane uno dei punti più oscuri del progetto Master Plan, dove l'obiettivo dichiarato dell'ampliamento del sedime aeroportuale si sovrappone in maniera ambigua pervasiva e ingannevole con quello della valorizzazione immobiliare perseguito del Soggetto proponente.

*L'acquisizione di questa parte secondaria e non direttamente utilizzabile per il funzionamento dell'aeroporto determinerebbe **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, i servizi pubblici presenti; **forti costi economici** per la comunità locale dovuti all'impossibilità di valorizzare le aree di proprietà e gli investimenti appena realizzati; **forti costi ambientali perché, come già argomentato, la mancata valorizzazione delle aree delocalizzate, ora interamente di proprietà pubblica, impedirà la realizzazione di importanti mitigazioni ambientali necessarie per garantire la sostenibilità degli ambiti interferiti dall'aerodromo.**"*

- Così invece sosteneva il Comune di Ferno (raccomandata a.r. prot. 12205 del 14.07.2011):
*"... una consistente quota di immobili è stata abbandonata dai residenti ed acquisita dalla Regione Lombardia, con spese a carico dello Stato, e successivamente il patrimonio immobiliare è stato trasferito ai Comuni, al fine di procedere ad una valorizzazione degli immobili e successiva alienazione degli stessi, vincolando le entrate conseguenti a tali operazioni al Fondo di bilancio per la gestione dell'Accordo Quadro, e nello specifico finalizzando le stesse all'esecuzione di interventi di mitigazione ambientale.
Tuttavia il SIA non contempla gli effetti dell'insediamento delle attività logistiche, direzionali, ricettive previste dal Masterplan, che verosimilmente sottrarrebbero agli immobili da riconvertire qualsiasi appetibilità per gli operatori, connessa alla loro ubicazione in prossimità dell'aerostazione, compromettendo di fatto la valorizzazione degli immobili e facendo decadere di conseguenza i presupposti per l'attuazione dell'intero programma di riconversione.
Di conseguenza, a fronte dell'impegno anche economico delle istituzioni coinvolte, si determinerebbe una situazione di abbandono e di degrado di vaste aree interne all'abitato di Ferno, senza una prospettiva di riqualificazione".*

L'impedimento per l'alienazione a terzi degli immobili acquisiti non è, quindi, legato a "motivi congiunturali dovuti all'attuale crisi economica" e "per la configurazione parcellizzata dei beni" ma solo ed esclusivamente alle proposte di ampliamento del sedime aeroportuale per attività logistiche, direzionali, ricettive.

5. Si evidenzia che il comparto delocalizzato a Case Nuove di Somma Lombardo è adiacente al sito della Brughiera del Dosso SIC IT2010012. La Delibera della Giunta Regionale sembra non aver tenuto in considerazioni le raccomandazioni contenute nella lettera del Direttore Centrale del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. 0020575-17/09/2012-PNM II laddove esortava al "rispetto della coerenza con la Direttiva Habitat nelle decisioni da adottare in merito alla pianificazione dell'ulteriore sviluppo previsto per il territorio limitrofo a Malpensa. Particolare importanza assumono le verifiche delle interferenze su area vasta, sia dirette che indirette, nonché gli indispensabili accertamenti sul cumulo degli effetti derivanti dalla attuale situazione e dalle previsioni pianificatorie".

In nessun atto sin qui assunto dalla Regione Lombardia (Ptr, indirizzi per l'avvio del nuovo Piano d'Area Malpensa e qualsiasi altro provvedimento che ha per oggetto l'aeroporto di Malpensa) si è tenuto conto che, a partire dal dicembre 2002, il Parco Lombardo della Valle del Ticino è interamente ricompreso nella Riserva della Biosfera (MAB-Unesco) Valle del Ticino. E, come tale, non si sono neppure mai valutate le conseguenze derivanti dai cambiamenti ambientali e dagli impatti antropici che tale riconoscimento implica facendo, anche qui, venir meno l'ulteriore raccomandazione contenuta nella lettera citata laddove si precisa che il riconoscimento Unesco "costituisce un elemento di straordinaria importanza sui piani nazionale ed internazionale che non può essere sottovalutato, o addirittura omissso, nella valutazione del caso".

Anche per questa ragione l'Ente Parco o, meglio ancora, entrambi gestori della Riserva della Biosfera Valle del Ticino, non possono essere esclusi da qualsiasi decisione che coinvolge il destino della stessa.

6. Si segnala l'assenza, alla riunione del Comitato dell'Accordo di Programma in data 17 ottobre, sia dei rappresentanti delle Direzioni Generali del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e del Ministero dello Sviluppo Economico - Servizio per le politiche di sviluppo territoriale e le Intese, sia degli Assessori Regionali alle Infrastrutture e Mobilità e alla Qualità dell'Ambiente, nonché del rappresentante della Provincia di Milano. Inoltre, come si evince dalle numerose notizie apparse a mezzo stampa, dal 12 ottobre tutti gli Assessori Regionali avevano rassegnato le dimissioni dalla carica. Impropriamente risulta quindi

presente e, ancor di più, svolgere le funzioni di Presidente del Comitato l'Assessore Regionale al Territorio e Urbanistica.

Le chiedo, cortesemente, di inoltrare copia della presente anche al Presidente della Commissione Valutazione Impatto Ambientale VIA e VAS.

In attesa di un riscontro, voglia gradire i miei più cordiali saluti.



Milena Bertani*

Allegati:

- DGR 9855 del 15.7.2009
- DGR 10286 del 7.10.2009
- DGR 4360 del 26.10.2012
- Delibera del Consiglio Comunale di Somma Lombardo n. 33 del 21.7.2011
- Raccomandata a.r. del Comune di Ferno in data 14.7.2011

***Via Vicinale dei Regondi n. 9/11 - 20010 Casorezzo (Mi)
pec: milena.bertani@postacertificata.gov.it**



Regione Lombardia

LA GIUNTA

DELIBERAZIONE N° IX / 4360

Seduta del 26/10/2012

Presidente

ROBERTO FORMIGONI

Assessori regionali **ANDREA GIBELLI** *Vice Presidente*
VALENTINA APREA
GIOVANNI BOZZETTI
ROMANO COLOZZI
GIUSEPPE ANTONIO RENATO ELIAS
ANDREA GILARDONI

NAZZARENO GIOVANNELLI
FILIPPO GRASSIA
MARIO MELAZZINI
CAROLINA ELENA PELLEGRINI
LEONARDO SALVEMINI

Con l'assistenza del Segretario Marco Pilloni

Su proposta dell'Assessore Nazzareno Giovannelli

Oggetto

APPROVAZIONE "SCHEMA DI PROTOCOLLO DI INTESA TRA REGIONE LOMBARDIA, COMUNI DI SOMMA LOMBARDO, LONATE POZZOLO E FERNO E SOCIETA' SEA S.P.A. AVENTE AD OGGETTO LA DEMOLIZIONE DEGLI IMMOBILI DELOCALIZZATI DI CUI ALL'ADPQ MALPENSA 2000".

Il Dirigente Gian Angelo Bravo

Il Direttore Generale Bruno Mori

L'atto si compone di 25 pagine

di cui 20 pagine di allegati

parte integrante



Regione Lombardia

LA GIUNTA

RICHIAMATE:

- la D.G.R. n. VI/48785 del 1 marzo 2000, con cui la Regione Lombardia ha approvato l' "Accordo di Programma Quadro in materia di Trasporti – Aeroporto intercontinentale Malpensa 2000" (di seguito, per brevità, "AdPQ"), sottoscritto in data 31.03.2000 dalla stessa Regione, dai Ministeri dei Trasporti e dell'Ambiente, dalle Province di Varese e di Milano, dai Comuni di Somma Lombardo, Lonate Pozzolo e Ferno, nonché da Finlombarda S.p.A. e dall'A.L.E.R. di Varese, al fine di promuovere interventi di mitigazione d'impatto ambientale e di offrire soluzioni alle problematiche di inquinamento atmosferico e acustico indotte dall'attività dell'aeroporto agli insediamenti residenziali siti in prima istanza nei Comuni di Somma Lombardo, Lonate Pozzolo e Ferno;
- le D.G.R. n. VIII/3663 del 28 novembre 2006, n. VIII/4450 del 28 marzo 2007 (Schema di Atto aggiuntivo) e n. VIII/9807 dell'8 luglio 2009 (Schema di II Atto aggiuntivo) con le quali sono stati approvati gli schemi di n. 2 atti aggiuntivi di modifica del suddetto AdPQ;

CONSIDERATO che la prima fase di attuazione dell'AdPQ (in conformità alle previsioni contenute nell'art. 43 della legge 17 maggio 1999, n. 144) ha riguardato la delocalizzazione degli insediamenti residenziali dei suddetti Comuni, ricadenti nelle fasce A e B delle curve isofoniche, di cui alla Legge Regionale 12.04.1999 n. 10 (art. 6 dell' AdPQ);

DATO ATTO che:

- il Comitato AdPQ nella seduta del 19.12.2008 ha deliberato sulla possibilità di acquisizione degli immobili delocalizzati da parte dei Comuni e, nel contempo, la cessione da Regione Lombardia agli stessi Comuni degli immobili precedentemente acquisiti;
- con D.G.R. 15 luglio 2009 n. VIII/9855 (integrata con D.G.R. 7 ottobre 2009 n. VIII/010286), la Regione ha deliberato di alienare alle amministrazioni comunali territorialmente competenti gli immobili acquisiti a seguito della attuazione dei Bandi;



Regione Lombardia

LA GIUNTA

CONSIDERATO che:

alla data odierna, a distanza di oltre due anni dall'acquisizione, nonostante l'impegno di tutti i soggetti istituzionali, nessun immobile oggetto di delocalizzazione è stato alienato a terzi, sia per motivi congiunturali dovuti all'attuale crisi economica, sia per la configurazione parcellizzata dei beni;

gli immobili delocalizzati acquisiti a patrimonio pubblico comunale sono oggetto di numerosi e ripetuti atti vandalici, furti, occupazioni abusive che determinano, di fatto, una situazione di grave degrado urbano e sociale, con conseguenti seri problemi di sicurezza locale;

DATO ATTO altresì che:

il Comitato AdPQ nella seduta del 22.02.2012, considerate le rilevanti difficoltà sopra citate ha individuato nell'effettuazione di interventi di demolizione degli edifici acquisiti e nelle successive opere di bonifica e di sistemazione delle aree interessate dagli interventi di delocalizzazione, la soluzione che meglio risponde alle esigenze di mitigazione e riqualificazione ambientale, facilitando la futura valorizzazione delle aree oggetto di delocalizzazione previste dall'AdPQ e il ripristino del decoro urbano e della sicurezza pubblica;

PRESO ATTO che:

la società SEA S.p.A. ha istituito, realizzato e gestisce, in virtù della Legge 18/4/1962, n.194 il Sistema Aeroportuale di Milano, articolato negli aeroporti di Linate e Malpensa ai quali le leggi 194/62 e 449/85 riconoscono fino al 4 maggio 2041 il regime di aeroporto privato ed è partecipata per circa il 70% del proprio azionariato da enti pubblici, tra i quali i Comuni di Ferno, Lonate Pozzolo e Somma Lombardo;

l'ENAC - Ente Nazionale Aviazione Civile, in data 16/05/2011, ha presentato al Ministero dell'Ambiente lo Studio di Impatto Ambientale relativo al progetto "Aeroporto di Milano Malpensa - Nuovo Master Plan" per il quale è attualmente in corso l'istruttoria di Valutazione di Impatto Ambientale nazionale (VIA) e nel cui procedimento la Regione Lombardia svolge un ruolo a carattere consultivo;



Regione Lombardia

LA GIUNTA

al fine di rendere il previsto parere regionale, in sede di Commissione Istruttoria VIA regionale, è stato esaminato lo Studio di Impatto Ambientale relativo al Master Plan e, a seguito di tali sedute, Regione Lombardia ha ritenuto che detto studio dovesse essere integrato con un adeguato progetto di mitigazione e compensazione ambientale, sì da tener conto anche delle aree delocalizzate a suo tempo individuate dall'AdPQ;

PRESO ATTO che SEA s.p.a., all'interno degli interventi di mitigazione e compensazione relativi al Masterplan, oggi in istruttoria di VIA nazionale, si è resa disponibile a finanziare i costi per gli interventi di demolizione degli immobili, bonifica delle aree con conseguente ripristino delle stesse, per un ammontare massimo 12 M€ (dodici milioni di euro) IVA compresa;

CONSIDERATA tale disponibilità, si è reso necessario predisporre un Protocollo di Intesa tra Regione Lombardia, i Comuni di Somma Lombardo, Lonate Pozzolo e Ferno e la Società SEA s.p.a., al fine di demolire gli immobili delocalizzati di cui all'AdPQ Malpensa 2000;

PRESO ATTO che il Comitato dell'AdPQ Malpensa 2000, di cui fanno parte anche Regione Lombardia, i Comuni di Somma Lombardo, Lonate Pozzolo e Ferno, in data 17.10.2012:

- ha approvato lo "SCHEMA DI PROTOCOLLO DI INTESA TRA REGIONE LOMBARDIA, COMUNI DI SOMMA LOMBARDO, LONATE POZZOLO E FERNO E SOCIETA' SEA S.p.A. AVENTE AD OGGETTO LA DEMOLIZIONE DEGLI IMMOBILI DELOCALIZZATI DI CUI ALL'ADPQ MALPENSA 2000", oggetto della presente deliberazione (Allegato 1);
- ha prorogato al 31.12.2018 il termine di cui al punto 2d.bis "*Allegato A - Forme e modalità per l'alienazione del patrimonio regionale ai Comuni*" alla D.G.R. 7 ottobre 2009 n. VIII/010286 (Allegato 2 – Verbale seduta del Comitato);

CONSIDERATO che la Società SEA s.p.a. ha espresso assenso al citato Protocollo (Allegato 3);



Regione Lombardia
LA GIUNTA

VISTO il PRS della IX Legislatura che individua il PO 20 "Valorizzazione e Governance del Territorio" e in particolare l'obiettivo operativo 20.1.14 "Accordo di Programma quadro delocalizzazione Malpensa";

A voti unanimi espressi secondo le modalità di legge;

DELIBERA

1. di approvare lo "Schema di Protocollo di Intesa tra Regione Lombardia, i Comuni di Somma Lombardo, Lonate Pozzolo e Ferno e la Società SEA S.p.A. avente ad oggetto la demolizione degli immobili delocalizzati di cui all'ADPQ Malpensa 2000", allegato al presente atto quale parte integrante e sostanziale (Allegato 1);
2. di prorogare al 31.12.2018 il termine di cui al punto 2d.bis "Allegato A - Forme e modalità per l'alienazione del patrimonio regionale ai Comuni" alla D.G.R. 7 ottobre 2009 n. VIII/010286 (Allegato 2);
3. di dare mandato all'Assessore al Territorio e Urbanistica per la sottoscrizione dello stesso.

IL SEGRETARIO
MARCO PILLONI

"SCHEMA DI PROTOCOLLO DI INTESA TRA REGIONE LOMBARDIA, COMUNI DI SOMMA LOMBARDO, LONATE POZZOLO E FERNO e SOCIETA' SEA S.p.A. AVENTE AD OGGETTO LA DEMOLIZIONE DEGLI IMMOBILI DELOCALIZZATI DI CUI ALL'ADPQ MALPENSA 2000".

PREMESSO che:

- con Legge Regionale n. 10 del 12 aprile 1999 veniva approvato il "*Piano Territoriale d'area Malpensa. Norme speciali per l'aerostazione intercontinentale Malpensa 2000*";
- l'art. 1, comma 5, lett. a) della predetta legge stabiliva che "*in prima attuazione, la Giunta regionale individua le risorse finanziarie necessarie all'elaborazione, attivazione e realizzazione prioritaria di programmi di compensazione ambientale in aree naturali ed in aree degradate ricadenti nel territorio del Parco della Valle del Ticino*";
- l'art. 43 (*Misure in materia di programmazione negoziata*) della Legge 17 maggio 1999 n. 144, prevedeva l'esecuzione di interventi destinati alla delocalizzazione ed all'acquisizione degli edifici residenziali nei comuni sul cui territorio ricade il sedime aeroportuale di Malpensa 2000;

DATO ATTO che:

- la Regione Lombardia, con DGR n. VI/48785 del 1 marzo 2000, ha approvato l' "*Accordo di Programma Quadro in materia di Trasporti – Aeroporto intercontinentale Malpensa 2000*" (di seguito, per brevità, "**AdPQ**"), sottoscritto in data 31.03.2000 dalla stessa Regione, dai Ministeri dei Trasporti e dell'Ambiente, dalle Province di Varese e di Milano, dai Comuni di Somma Lombardo, Lonate Pozzolo e Ferno, nonché da Finlombarda S.p.A. e dall'A.L.E.R. di Varese, al fine di promuovere interventi di mitigazione d'impatto ambientale e di offrire soluzioni alle problematiche di inquinamento atmosferico e acustico indotte dall'attività dell'aeroporto agli insediamenti residenziali siti in prima istanza nei Comuni di Somma Lombardo, Lonate Pozzolo e Ferno;
- l'AdPQ è stato modificato con n. 2 atti aggiuntivi i cui schemi sono stati approvati con D.G.R. n. 3663 del 28 novembre 2006 e con D.G.R. n. 4450 del 28 marzo 2007 (Schema di Atto aggiuntivo) e con D.G.R. 8 luglio 2009 n. VIII/9807 (Schema di II Atto aggiuntivo);
- per l'attuazione dei programmi contenuti nell'AdPQ, è stata prevista l'istituzione del "*Comitato dell'Accordo di Programma Quadro*" (art. 8 dell'AdPQ) composto dai rappresentanti istituzionali degli Enti sottoscrittori e presieduto dall'Assessore Regionale al Territorio e Urbanistica della Regione Lombardia (di seguito, per brevità, "**Comitato AdPQ**");
- la Regione Lombardia ha affidato a Finlombarda S.p.A. (di seguito, per brevità, "**Finlombarda**"), società a capitale pubblico, partecipata dalla medesima Regione, la gestione del Fondo di rotazione per gli interventi oggetto dell'AdPQ (di seguito, per brevità "**il Fondo**") e l'espletamento delle funzioni contenute nei Piani operativi di cui all'art. 6 dell'AdPQ;

CONSIDERATO che la prima fase di attuazione dell'AdPQ (in conformità alle previsioni contenute nell'art. 43 della legge 17 maggio 1999, n. 144) ha riguardato:

- la realizzazione d'interventi di mitigazione ambientale per l'insonorizzazione di edifici pubblici e di pubblico interesse (art. 5 AdPQ);
- la delocalizzazione degli insediamenti residenziali dei suddetti Comuni, ricadenti nelle fasce A e B delle curve isofoniche, di cui alla Legge Regionale 12.04.1999 n. 10 (art. 6 dell' AdPQ);
- la delocalizzazione dei c.d. "ricettori sensibili" (scuole, ospedali, case di riposo, centri riabilitativi, ecc.);

DATO ATTO che:

- mediante l'emanazione di n. 2 (due) bandi di finanziamento (adottati con DGR n. VII/4184 del 6 aprile 2001 e DGR n. VIII/4733 del 16 maggio 2007, di seguito, per brevità, "i Bandi") sono stati acquisiti, al patrimonio regionale n. 545 unità abitative, di cui n. 506 in fabbricati totalmente acquisiti e n. 39 in fabbricati parzialmente acquisiti;
- il Comitato AdPQ nella seduta del 19.12.2008 ha deliberato sulla possibilità di acquisizione degli immobili delocalizzati da parte dei Comuni e, nel contempo, la cessione da Regione Lombardia agli stessi Comuni degli immobili precedentemente acquisiti;
- il Comitato AdPQ nella seduta del 30.09.2009 ha definito le modalità per la successiva alienazione degli immobili acquisiti da parte dei Comuni;
- con DGR 15 luglio 2009 n. VIII/9855, la Regione ha deliberato di alienare alle amministrazioni comunali territorialmente competenti gli immobili acquisiti a seguito della attuazione dei Bandi ("allegato A - "Forme e modalità per l'alienazione del patrimonio regionale ai comuni");
- con DGR 7 ottobre 2009 n. VIII/010286, la Regione ha modificato l'"allegato A - Forme e modalità per l'alienazione del patrimonio regionale ai comuni" della DGR 15 luglio 2009 n. VIII/9855 prevedendo che gli Enti locali interessati presentassero un "Programma di alienazione degli immobili" entro e non oltre la fine del 2012, disponendo che qualora tale termine non fosse rispettato, gli immobili oggetto di delocalizzazione torneranno a fare parte del patrimonio regionale;
- alla data odierna, a distanza di oltre due anni dall'acquisizione, nonostante l'impegno di tutti i soggetti istituzionali, nessun immobile oggetto di delocalizzazione è stato alienato a terzi, sia per motivi congiunturali dovuti all'attuale crisi economica, sia per la configurazione parcellizzata dei beni;
- l'attuazione dei Bandi, pur avendo permesso la delocalizzazione di gran parte degli immobili situati nei comparti omogenei, non ha determinato la liberazione totale delle aree interessate dal processo di delocalizzazione;
- tale situazione ha generato disomogeneità all'interno di tali aree, ove sono presenti unità immobiliari non oggetto di acquisizione in quanto appartenenti o a privati non disposti a cedere i loro immobili o a privati privi dei necessari requisiti di ammissibilità richiesti dai Bandi;

CONSIDERATO che:

- la Regione Lombardia, in coordinamento con i Comuni di Lonate Pozzolo, Ferno e Somma Lombardo, ha promosso dal 2001 ad oggi, in attuazione dell'art. 1 dell' AdPQ,

puntuali interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria sugli immobili delocalizzati, aventi ad oggetto interventi edili, di manutenzione del verde e azioni di vigilanza e controllo a totale carico del Fondo; ad oggi l'importo sul fondo di rotazione per interventi prioritari di manutenzione ammonta ad 718.687,06 €, come emerso nel Comitato dell'AdPQ - seduta del 25 luglio 2012;

- gli immobili delocalizzati acquisiti a patrimonio pubblico comunale sono oggetto di numerosi e ripetuti atti vandalici, furti, occupazioni abusive che determinano, di fatto, una situazione di grave degrado urbano e sociale, con conseguenti seri problemi di sicurezza locale;

DATO ATTO altresì che:

- per le ragioni sopraesposte si rende necessaria l'individuazione di una soluzione che consenta il superamento della situazione di degrado urbano e sociale e che, al contempo, non comporti aggravii per le finanze pubbliche;
- il Comitato AdPQ nella seduta del 22.02.2012 considerate le rilevanti difficoltà sopra citate ha individuato nell'effettuazione di interventi di demolizione degli edifici acquisiti e nelle successive opere di bonifica e di sistemazione delle aree interessate dagli interventi di delocalizzazione, la soluzione che meglio risponde alle esigenze di mitigazione e riqualificazione ambientale previste dall'AdPQ ed alle necessità di ripristino del decoro urbano e della sicurezza pubblica;
- la demolizione degli edifici è propedeutica e facilita la futura valorizzazione delle aree oggetto di delocalizzazione prevista nell'AdPQ e non comporta nessuna necessità di procedere alla modifica dello stesso.

PRESO INOLTRE ATTO che:

- la società SEA S.p.A. ha istituito, realizzato e gestisce, in virtù della Legge 18/4/1962, n.194 e della conseguente Convenzione con lo Stato novata con atto sottoscritto in data 4/09/2001, il Sistema Aeroportuale di Milano, articolato negli aeroporti di Linate e Malpensa ai quali le leggi 194/62 e 449/85 riconoscono fino al 4 maggio 2041 il regime di aeroporto privato;
- la società SEA S.p.A. è società partecipata per circa il 70% del proprio azionariato da enti pubblici, tra i quali si annoverano anche i Comuni di Ferno, Lonate Pozzolo e Somma Lombardo;
- l'ENAC - Ente Nazionale Aviazione Civile, in data 16/05/2011, ha presentato al Ministero dell'Ambiente lo Studio di Impatto Ambientale relativo al progetto "Aeroporto di Milano Malpensa - Nuovo Master Plan" la cui valutazione risulta in capo al Ministero dell'Ambiente in qualità di autorità competente (ai sensi del d. Lgs. 3 aprile 2006, n. 152), e nel cui procedimento la Regione Lombardia svolge un ruolo a carattere consultivo;
- i Comuni hanno osservato sul citato Studio di Impatto Ambientale relativo al Master Plan con i seguenti provvedimenti:
 - Comune di Somma Lombardo - Delibera di Consiglio Comunale n.33 del 21/7/2011 avente ad oggetto "Aeroporto di Milano Malpensa Valutazione di Impatto

ambientale del nuovo Master plan aeroportuale. Osservazioni. Deliberazione immediatamente eseguibile”;

- *Comune di Lonate Pozzolo - Delibera di Consiglio Comunale n. 39 del 7/7/2011 avente ad oggetto “Progetto di nuovo master plan aeroportuale di Malpensa nei comuni di Cardano al Campo, Casorate Sempione , Ferno, Lonate Pozzolo, Somma Lombardo, Vizzola Ticino, osservazioni” e Delibera di Giunta Comunale n.113 del 14 luglio 2011- approvazione di ulteriori osservazioni”;*
- *Comune di Ferno - Delibera di Consiglio Comunale n. 43 del 14/7/2011 avente ad oggetto “Atto di indirizzo inerente la formulazione di osservazioni nell'ambito della procedura di VIA per l'ampliamento dell'aeroporto di Malpensa”;*

TUTTO CIO' PREMESSO

l'anno 2012, il giorno del mese di negli uffici della Giunta Regionale della Lombardia, Direzione Generale Territorio ed Urbanistica, siti in Milano- Palazzo Città di Lombardia n.1

TRA

- la REGIONE LOMBARDIA, con sede a Milano - Palazzo Città di Lombardia n. 1 CAP 20124, C.F. 8005005054 e PARTITA IVA n. 12874720159, nella persona del Direttore Generale della Direzione Territorio e Urbanistica, Arch. Bruno Mori, nato a [...] il [...].,
- il Comune di LONATE POZZOLO con sede in
- il Comune di FERNO con sede in.....
- il Comune di SOMMA LOMBARDO con sede in.....
- la Società “SEA-Aeroporti di Milano SpA” con sede in Segrate, Aeroporto Milano Linate

SI CONVIENE E SI STIPULA QUANTO SEGUE:

Art. 1 PREMESSE

Le premesse costituiscono parte integrante e sostanziale del presente Protocollo di Intesa.

Art. 2 FINALITA' E OGGETTO DEL PROTOCOLLO DI INTESA

Il presente Protocollo di Intesa ha quale finalità il perseguimento degli obiettivi di cui all'art. 2 dell'AdPQ, mediante l'attuazione di interventi di demolizione degli immobili oggetto di delocalizzazione siti nei Comuni di Ferno, Lonate Pozzolo e Somma Lombardo, ed elencati all'**Allegato A "Elenco immobili oggetto di demolizione"** al presente Protocollo di Intesa, nonché la realizzazione delle successive opere di manutenzione e bonifica delle aree interessate dagli interventi di delocalizzazione e la sistemazione delle stesse, anche con gli eventuali ripristini e adeguamenti infrastrutturali dei sottoservizi.

Le opere di demolizione dovranno essere attuate in lotti autonomi indipendenti e per comparti omogenei, come individuati altresì nelle planimetrie riportate nel suddetto Allegato A al presente Protocollo di Intesa.

I comparti costituiscono gli ambiti di possibili future alienazioni, in quanto riconoscibili quali areali circoscritti da limiti fisici (strade, rogge, sentieri, ecc.), che determinano una connotazione autonoma degli stessi.

I rifiuti speciali da demolizione che, nel rispetto ed in conformità delle vigenti previsioni normative (artt. 183-186 del D. Lgs. 152/06) potranno essere riutilizzati, verranno depositati all'interno del sedime aeroportuale per la realizzazione delle future opere, costituendo di fatto un'economia di scala ed evitando in tal modo la necessità di acquisizione di materiale da altri siti estrattivi.

Art. 3 – TEMPI

Il presente protocollo ha efficacia dalla data di sottoscrizione della convenzione di cui al successivo articolo 5 e punto 5.2, che dovrà avvenire indicativamente entro un anno dalla sottoscrizione del presente protocollo.

Art. 4 – RISORSE

Tutti i costi per la demolizione degli immobili di cui all'Allegato A e per la bonifica delle aree interessate dagli interventi di demolizione con sistemazione finale delle aree stesse, (anche con gli eventuali ripristini e adeguamenti infrastrutturali dei sottoservizi necessari ad un funzionale assetto delle stesse), saranno a totale carico di SEA S.p.A. fino ad un importo complessivo massimo di € 12.000.000 (IVA inclusa).

Art. 5 OBBLIGHI DELLE PARTI

I soggetti sottoscrittori del presente Protocollo di Intesa si impegnano, ciascuno negli ambiti di propria competenza, a favorire l'attuazione degli interventi di demolizione degli immobili di cui all'Allegato A, nel rispetto dei principi di efficienza, efficacia, semplicità ed economicità dell'azione amministrativa.

Nel caso in cui non si attui il presente Protocollo di Intesa e fino alla firma della Convenzione, il Comitato dell'Accordo di Programma Quadro si impegna a garantire i costi della manutenzione degli immobili delocalizzati; parimenti il Comitato si impegna a trovare soluzioni per gli immobili parzialmente delocalizzati.

5.1 Regione Lombardia

La Regione Lombardia, si impegna ad assumere, nel rispetto degli obiettivi dell'AdPQ, un ruolo di coordinamento e supervisione dell'intero percorso finalizzato alla realizzazione

degli interventi di demolizione degli immobili oggetto di delocalizzazione, anche con azioni di accompagnamento ai Comuni di Ferno, Lonate Pozzolo e Somma Lombardo per l'attuazione delle singole fasi operative.

In particolare la Regione Lombardia si impegna, adottando anche tutti i necessari atti e provvedimenti amministrativi di propria competenza, a definire, in collaborazione con i Comuni di Ferno, Lonate Pozzolo, e Somma Lombardo, le priorità e le fasi operative di demolizione degli immobili nei diversi comparti omogenei.

5.2 Comuni

I Comuni, con la copertura economica dei fondi (di cui al successivo punto 5.3) messi a disposizione anche per l'espletamento delle formalità tecnico-amministrative, provvederanno alla redazione del progetto degli interventi oggetto della procedura di appalto per l'affidamento dei lavori, comprensivo delle demolizioni, bonifiche e sistemazione delle aree, acquisire ogni autorizzazione o permesso necessario, anche per il riutilizzo del materiale di risulta bonificato svolgendo altresì le funzioni di stazione appaltante per l'affidamento dei lavori di cui sopra e mantenendo SEA libera da qualsiasi onere e responsabilità.

I Comuni si impegnano altresì a definire, in apposita convenzione attuativa con SEA, la tempistica degli interventi nonché le modalità di erogazione delle risorse finanziarie necessarie per la copertura dei costi complessivi inerenti gli interventi di demolizione degli immobili oggetto di delocalizzazione e di tutti gli atti e procedure a questo finalizzati.

I **Comuni** si impegnano, con riferimento ai rispettivi ambiti territoriali di competenza e mediante l'adozione dei necessari atti e provvedimenti amministrativi di propria spettanza, a:

- condurre un'**analisi sintetica dello stato attuale** dei comparti di demolizione, evidenziando in particolare:
 - vincoli (ambientali, urbanistici, geologici, idraulici, idro-geologici, storici, archeologici, paesaggistici, ecc.) insistenti sulle aree oggetto di intervento;
 - problematiche ambientali insistenti sulle singole aree, quali la presenza di sostanze inquinanti (es. amianto), eventuali esigenze di bonifiche, rischi idraulici e/o idro-geologici, ecc;
 - eventuali rischi di instabilità che gli interventi di demolizioni potrebbero determinare su immobili adiacenti (acquisiti e NON), con evidenti ricadute di incolumità pubblica;
 - predisporre un elenco degli immobili NON soggetti a demolizione, per cui si prevede l'applicazione del "Programma per l'alienazione degli immobili" di cui all'AdPQ "Aeroporto intercontinentale Malpensa 2000" e quantificazione di massima circa i costi annuali di manutenzione (manutenzione immobili, del verde) previsti su tali immobili;
 - predisporre l'elenco degli immobili che necessitano di una demolizione prioritaria;
 - quantificare la volumetria esistente e potenziale di ogni singolo comparto di demolizione; tale informazione deve essere comunicata a Regione Lombardia;
 - fornire una sintesi circa le principali previsioni degli strumenti urbanistici comunali (PRG/PGT/PII/SUAP) insistenti sulle aree oggetto di intervento e/o su aree ad esse adiacenti.

- predisposizione del progetto relativo ai lavori di demolizione dei singoli comparti:
 - elaborazione di una scheda tecnica dei lavori con quantificazione di dettaglio delle volumetrie oggetto di demolizione (volumi fuori terra e cantinati stimabili), in collaborazione con Regione Lombardia;
 - affidamento dei lavori di demolizione, di Direzione lavori, contabilità e collaudo;
 - elaborazione di un rapporto intermedio con scadenza semestrale sullo stato di avanzamento delle attività da trasmettere al Comitato dell'AdPQ;
 - consentire il controllo da parte di funzionari regionali delle attività effettuate;
 - inviare certificazione di fine lavori con rapporto finale.

5.3 "SEA-Aeroporti di Milano SpA"

SEA S.p.A. in forza del ruolo di gestore dell'aeroporto di Malpensa, interviene nel presente atto quale soggetto finanziatore, nell'ambito degli interventi di mitigazione e compensazione ambientale relativi ai propri progetti di sviluppo infrastrutturali, della demolizione degli immobili di cui al precedente art.2, nelle successive opere di bonifica e manutenzione delle aree interessate dagli interventi di delocalizzazione e della successiva sistemazione delle stesse aree, anche con gli eventuali ripristini e adeguamenti infrastrutturali dei sottoservizi necessari ad un funzionale assetto delle stesse.

In particolare "SEA-Aeroporti di Milano spa" si impegna fino ad un importo complessivo massimo di € 12.000.000 (IVA inclusa) a:

- far fronte, con risorse proprie, già destinate ad interventi di mitigazione e compensazione nell'ambito dei propri progetti di sviluppo, e sulla base di una programmazione condivisa con Regione Lombardia, i Comuni di Lonate Pozzolo, Ferno e Somma Lombardo, agli oneri relativi agli interventi di demolizione degli edifici residenziali esistenti, che risultano non più compatibili con la vocazione delle aree, le opere di bonifica delle aree interessate e la sistemazione delle aree stesse, anche con gli eventuali ripristini e adeguamenti infrastrutturali dei sottoservizi necessari ad un funzionale assetto delle stesse;
- erogare, a favore dei Comuni suddetti, le risorse finanziarie necessarie per la copertura dei costi complessivi relativi agli interventi di cui al punto precedente, inerenti gli interventi di demolizione degli immobili oggetto di delocalizzazione secondo le modalità e i tempi che saranno definite nella Convenzione;
- individuare le aree interne al sedime aeroportuale nelle quali depositare il materiale di demolizione già bonificato da riutilizzare;
- inviare, con cadenza semestrale, copia dei certificati di pagamento periodici;
- inviare certificazione finale di saldo contabile a favore dei Comuni.

SEA si impegna a definire, in apposita convenzione con i Comuni, da sottoscrivere indicativamente entro 12 mesi dalla sottoscrizione del presente Protocollo di Intesa, la tempistica degli interventi nonché le modalità di erogazione delle risorse finanziarie necessarie per la copertura dei costi complessivi inerenti gli interventi di demolizione degli immobili oggetto di delocalizzazione.

Art. 6 IMPEGNI DEI SOGGETTI SOTTOSCRITTORI

Ciascun Soggetto sottoscrittore del presente Protocollo di Intesa si impegna, nello svolgimento delle attività di propria competenza:

- a) ad utilizzare forme di immediata collaborazione e di stretto coordinamento, con il ricorso in particolare agli strumenti di semplificazione dell'attività amministrativa e di snellimento dei procedimenti di decisione e di controllo previsti dalla vigente normativa;
- b) a intervenire periodicamente, in sede di riunioni del Comitato AdPQ finalizzate alla verifica dello stato di avanzamento delle opere di demolizione e a fornire i dati relativi alle attività di propria competenza e, in un'ottica di efficienza, efficacia, economicità e correttezza.

Resta inteso che, ove per motivate ragioni da ricondurre a soggetti terzi rispetto ai sottoscrittori del presente protocollo, SEA sia impossibilitata a sostenere gli oneri previsti dai precedenti articoli 4 e 5, le parti si incontreranno per le conseguenti valutazioni senza che da ciò derivino diritti a risarcimenti o indennizzi.

Art. 7 - PROPRIETA'

Le aree occupate dagli immobili oggetto di demolizione e le relative aree di pertinenza rimangono di esclusiva proprietà dei Comuni, secondo le modalità stabilite con DGR 7 ottobre 2009 n. VIII/010286 - Allegato A "Forme e modalità per l'alienazione del patrimonio regionale ai comuni", il cui termine è il 31/12/2018.

ART. 8 – DURATA

Il presente Protocollo di Intesa sarà valido ed efficace per la durata di 12 mesi a decorrere dalla data di sottoscrizione della Convenzione.

Art. 9- CONTROVERSIE

Per ogni controversia che possa verificarsi in ordine all'adempimento del presente Protocollo di Intesa le parti si riservano la facoltà di ricorrere

Art. 10 – COMUNICAZIONI

Tutte le comunicazioni relative al presente Protocollo di Intesa dovranno essere effettuate in forma di posta certificata ai seguenti indirizzi:.....

Per la Regione Lombardia

.....

Per il Comune di LONATE POZZOLO

.....

Per il Comune di SOMMA LOMBARDO

.....

Per il Comune di FERNO

.....

Per la Società SEA

.....

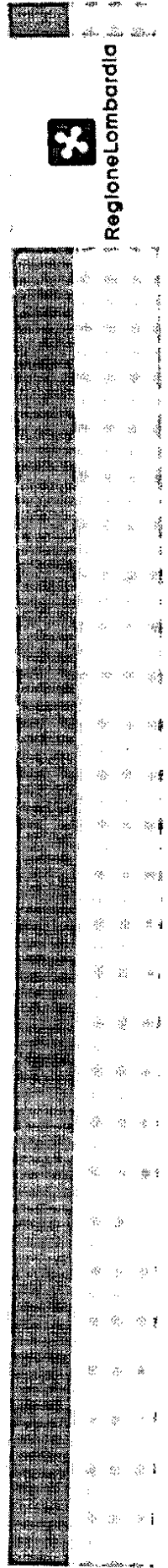
ALLEGATO A

ELENCO DEGLI IMMOBILI OGGETTO DI DEMOLIZIONE

In attesa di verifica finale

ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO MALPENSA 2000

Comitato AdPQ
17 ottobre 2012



Rilievi aree oggetto di delocalizzazione

	n. IMMOBILI	n. UNITÀ IMMOBILIARI	VOLUME TOTALE
COMUNE DI LONATE POZZOLO	135	312	163.266,20 mc
COMUNE DI FERNO	32	57	37.263,69 mc
COMUNE DI SOMMA LOMBARDO	107	176	98.318,40 mc
	274	545	298.848,29 mc



Rilievi aree oggetto di delocalizzazione

	IMMOBILI TOTALMENTE ACQUISITI		IMMOBILI PARZIALMENTE ACQUISITI	
	n. IMMOBILI TOTALMENTE ACQUISITI	N. Unità Immobiliari TOTALMENTE ACQUISITE	n. IMMOBILI PARZIALMENTE ACQUISITI	N. unità immobiliari PARZIALMENTE ACQUISITE
COMUNE DI LONATE POZZOLO	124	303	11	9
COMUNE DI FERNO	30	51	2	6
COMUNE DI SOMMA LOMBARDO	100	152	7	24
	254	506	20	39

Stima costo di demolizione

	COSTO	
Importo demolizioni	16,80 €	
Oneri di sicurezza	4,06	
TOTALE LAVORI	20,86	
IVA 21%	4,38	
Imprevisti	3,03 €	Valori derivanti da:
Progettazione	2,11 €	- Indagine conoscitiva con
Spese tecniche	5,26 €	Ditte di demolizione
Incentivi	0,61 €	- Esperienza svolta dal Parco del
		Ticino per il lotto 10
		- Listini Camere di Commercio
SOMME A DISPOSIZIONE	11,01 €	
TOTALE GENERALE	36,25	VALORE DI RIFERIMENTO
		40 €/mc
		(IVA compresa)



Regione Lombardia

Stima costo di demolizione

Nel caso di appalti di dimensioni superiori
(intervento su lotti superiori a 100.000 mc con imprese di
grandi dimensioni o consorziate in ATI)
vi è un risparmio fino al 50% sull'importo dei lavori
(7,00 €)

Spesa unitaria finale
26 €/mc



Stima costo di demolizione

COMUNE DI	VOLUME TOTALE (IMMOBILI TOTALMENTE + PARZIALMENTE ACQUISITI)	n. IMMOBILI TOTALMENTE ACQUISITI	VOLUME IMMOBILI TOTALMENTE ACQUISITI (compresi immobili in fascia A, in comodato d'uso, oggetto di asta pubblica e/o di manifestazione di interesse, immobili oggetto di altri AdP) ESCLUSI PARZIALMENTE ACQUISITI	COSTO DEMOLIZIONE al mc (IVA compresa)	COSTO TOTALE DEMOLIZIONE
	mc	n		€/mc	
LONATE POZZOLO	163.266,20	124	138.523,19	40 €/mc	5.540.927,60
COMUNE DI FERNO	37.263,69	30	35.609,73	40 €/mc	1.424.389,20
COMUNE DI SOMMA LOMBARDO	98.318,40	100	94.567,98	40 €/mc	3.782.719,20
	298.848,29	254	268.700,90		10.748.036,00





Regione Lombardia

Programmazione Integrata e Pianificazione Territoriale

Comitato per l'Accordo di Programma Quadro finalizzato alla realizzazione di interventi di mitigazione d'impatto ambientale e di delocalizzazione degli insediamenti residenziali dei comuni sul cui territorio ricade il sedime aeroportuale di Malpensa 2000

Verbale della seduta del 17 ottobre 2012

Presiede la seduta *Daniele Belotti* Assessore regionale al Territorio e Urbanistica

Sono presenti con diritto di voto:

- **Daniele Belotti**, Assessore Regionale
- **Mauro Cerutti**, Sindaco del Comune di Ferno
- **Piergiulio Gelosa**, Sindaco del Comune di Lonate Pozzolo
- **Guido Colombo**, Sindaco del Comune di Somma Lombardo
- **Carla Morandi**, Finlombarda S.p.A., delegato
- **Alessandro Vadelka**, ALER Varese, delegato
- **Piero Galparoli**, Provincia di Varese, delegato

Rappresentanti senza diritto di voto:

- **Nadia Lanese**, delegato dall'Assessore Regionale Raffaele Cattaneo – D.G. Infrastrutture e Mobilità;
- **Filippo Dadone**, delegato dall'Assessore all'Ambiente, Energia e Reti

Sono inoltre presenti:

- **per la D.G. Territorio ed Urbanistica**
Gian Angelo Bravo, Maurizio Federici, Antonio Lampugnani, Sandra Zappella
- **per la D.G. Ambiente, Energia e Reti**
Dott. Riccardo Girola
- **per il Comune di Lonate Pozzolo**
Antonella Cioffi, Rivolta Danilo
- **per Finlombarda s.p.a.**
Francesca Di Nuzzo
Massimiliano Ambrosecchia
Roberto Caffetti

La seduta si apre alle ore 14.45 dopo la verifica del numero legale.

La convocazione prevede la trattazione dei seguenti punti all'ordine del giorno:

- 1 Proposta di Protocollo di Intesa inerente la demolizione degli immobili delocalizzati nei Comuni di Ferno, Lonate Pozzolo e Somma Lombardo;

- 2 Finlombarda S.p.A. – Illustrazione dello stato dell'arte del processo di acquisizione del patrimonio delocalizzato acquisito;
- 3 Aggiornamento costi di manutenzioni immobili delocalizzati;
- 4 Certificazione Energetica immobili delocalizzati;
- 5 Comune di Lonate Pozzolo:
 - delocalizzazione, per motivi di sicurezza, della Sig.ra Ponzo Domenica residente nell'immobile parzialmente delocalizzato sito in via XXIV Maggio n. 65/1 (mappale I1554 sub. 1) - valutazione della fattibilità tecnico-economica di delocalizzazione mediante attivazione di permuta;
 - presentazione stime Agenzia del Territorio relative agli immobili siti in Fascia A;
 - immobile sito in via XXIV maggio n. 65: proposta di svincolo degli indennizzi aggiuntivi trattenuti dai notai a garanzia delle somme non pagate relativamente alle spese condominiali;
- 6 Comune di Somma Lombardo: richiesta comodato d'uso, per 60 giorni, di immobile delocalizzato, sito in via Arturo Ferrarin (mappa n. 12660);
- 7 Varie ed eventuali;

L'Assessore Belotti apre la seduta auspicando che in ordine al Protocollo d'intesa vi sia la massima partecipazione in quanto lo stesso è il primo atto utile alla risoluzione del problema delle demolizioni e valorizzazioni degli immobili delocalizzati.

I comuni prima di valutare lo schema di protocollo propongono di prorogare la data del 31 dicembre 2012 di trasferimento degli immobili alla regione, come previsto nella DGR 7 ottobre 2009 n. VIII/010286- Allegato A punto 2 d.bis "Forme e modalità per l'alienazione del patrimonio regionale ai comuni", al 31 dicembre 2018.

Il Comitato all'unanimità conviene di stabilire tale termine il 31/12/2018.

Punto 1)

Viene discusso il testo dello schema di Protocollo d'intesa inerente la demolizione degli immobili delocalizzati nei Comuni di Ferno, Lonate Pozzolo e Somma Lombardo, al quale vengono apportate alcune modifiche proposte dai Comuni.

Il Comitato licenzia lo schema di protocollo d'intesa inerente la demolizione degli immobili delocalizzati, sottolineando la necessità che ogni Ente, partecipante al protocollo, assuma gli atti idonei alla successiva sottoscrizione.

Punto 2)

L'arch. Federici presenta gli esiti della rilevazione della consistenza patrimoniale degli edifici delocalizzati elaborata da Finlombarda, illustra le modalità della costruzione della banca dati degli edifici che ha permesso di monitorare lo stato di totale e parziale acquisizione degli immobili. Viene illustrata la cartografia elaborata dimostrando anche la congruità economica stimata per la demolizione degli immobili.

Il Comitato condivide il lavoro svolto da Finlombarda ritenendo che tali dati saranno la base di riferimento tecnica per i futuri interventi e azioni sul patrimonio delocalizzato.

Punto 3)

Considerate le limitate capacità di spesa per le manutenzioni degli immobili delocalizzati, si ritiene necessario un continuo monitoraggio delle opere e interventi manutentivi.

L'Arch. Cioffi del comune di Lonate Pozzolo illustra i costi di manutenzione sostenuti al 30/09/2012 pari a € 138.050,00 per interventi di messa in sicurezza degli immobili, pronto intervento e manutenzione del verde.

Il Comitato avendo solo i dati del comune di Lonate P. invita i comuni di Somma L. e Ferno a presentare le spese sostenute al 30.09.2012 per le manutenzioni al fine di valutare e liquidare le stesse.

Per i prossimi Comitati si invitano i Comuni a comunicare le spese di manutenzione sostenute utili al monitoraggio della spesa.

Punto 4)

L'arch. Federici comunica che a seguito di verifiche presso la D.G. AMBIENTE, ENERGIA E RETI non risulta necessario applicare la certificazione energetica agli edifici delocalizzati come previsto dalla L.R. 24/2006 e smi articolo 27 punto 17 decies.

Il Comitato prende atto.

Punto 5)

L'arch. Cioffi rappresenta la necessità di poter attivare una permuta in relazione al caso della sig. Ponzo per motivi di sicurezza, che consentirebbe la completa delocalizzazione del complesso residenziale.

Viene discusso il problema si ritiene che debba esser svolta valutazione della fattibilità tecnico-economica, mediante la creazione di un bando di alienazione nel quale i residenti di fascia B hanno priorità di prelazione mediante permuta di superfici simili in riferimento agli immobili oggetto d'asta.

Il Comitato decide di valutare tale proposta e da compito a Finlombarda di approfondire la fattibilità della permuta con riferimento alla superficie dell'immobile.

Vengono presentate le stime dell'Agazia del Territorio relative agli immobili di fascia A del Comune di Lonate P. utili per il bando di alienazione. Il sindaco di Somma L. rappresenta che la convenzione con l'Agazia del Territorio è scaduta che potrà essere rivista in un previsto incontro il prossimo 20 ottobre presso l'amministrazione comunale.

Il Comitato acquisisce le stime redatte dall'Agazia del territorio per il comune di Lonate P.

Relativamente alla convenzione il Comitato dà mandato alla Regione di operare approfondimenti con la DG patrimonio e demanio.

L'arch. Cioffi pone alla discussione il problema degli indennizzi aggiuntivi trattenuti dai notai per spese condominiali mai evase, per importi min di € 2500,00 e massimo € 14.000. La dott.ssa Morandi riconda che il tema era stato già discusso in comitato del 11 luglio 2011 nel quale si era convenuto il trattenimento di tali importi a garanzia del pagamento spese.

Il Comitato riconferma la decisione di trattenere le gli indennizzi e invita il Comune di Lonate P. a quantificare le spese arretrate non pagate in capo alle unità immobiliari interessate.

Punto 6)

Il Comune di Somma Lombardo richiede di poter dare in comodato d'uso, per 60 giorni, un immobile delocalizzato, sito in via Arturo Ferrarin (mappa n. 12660).

Il Comitato acconsente al Comune di Somma L. la stipula per sessanta giorni della richiesta proposta, con la garanzia di rimessa in pristino dei luoghi come sono stati consegnati e sotto la responsabilità del comune di Somma Lombardo.

Varie e eventuali

Il Sindaco di Somma L. ha illustrato la richiesta di affitto di un lotto delocalizzato da parte della soc. Piaggio Aviazione per la costruzione di un simulatore, richiesta temporale per 20 anni con un cospicuo introito per le casse del fondo di rotazione.

L'arch. Federici ricorda che l'AdPQ non prevede la formula del contratto d'affitto ma la sola vendita degli immobili il cui ricavato è finalizzato a compensazioni e mitigazioni ambientali.

Il Comitato ritiene interessante la proposta del sindaco di Somma L. e chiede allo stesso di formulare una articolata modalità gestionale che ovviamente tenga conto dei disposti dell'AdPQ.

La seduta si chiude alle ore 17.00.

Il Segretario
F.TO Sandra Zappella

Il Presidente
F.TO Daniele Belotti

0027417 del 22/10/2012
SEA_SPA PRE00 P



A Regione Lombardia
Assessore al Territorio e Urbanistica
Piazza Città di Lombardia, 1
20124 Milano

Alla cortese attenzione del Signor Sindaco
Comune di Ferno
Via A. Moro, 3
21010 Ferno (Va)

Alla cortese attenzione del Signor Sindaco
Comune di Lonate Pozzolo
Via Cavour, 20
21015 Lonate Pozzolo (Va)

Alla cortese attenzione del Signor Sindaco
Comune di Somma Lombardo
Piazza Vittorio Veneto, 2
21019 Somma Lombardo (Va)

Oggetto: Schema Protocollo d'Intesa tra Regione Lombardia, Comuni di Somma Lombardo, Lonate Pozzolo e Ferno e Società SEA SpA, avente ad oggetto la demolizione degli immobili delocalizzati di cui all'AdPQ Malpensa 2000.

Fermo restando la disponibilità della scrivente Società alla sottoscrizione del "Protocollo d'Intesa tra Regione Lombardia, Comuni di Somma Lombardo, Lonate Pozzolo e Ferno e Società SEA SpA, avente ad oggetto la demolizione degli immobili delocalizzati di cui all'AdPQ Malpensa 2000", nella sede ed in data che verrà concordata, tengo a precisare e ribadire che l'attuazione dello stesso è strettamente correlata all'approvazione del Nuovo Master Plan Aeroportuale, in quanto comprensivo delle risorse finanziarie finalizzate agli interventi di mitigazione e compensazione ambientale.

Distinti Saluti.

S.E.A. - Società p.a. Esercizi Aeroportuali
Avv. Giuseppe Bonomi
PRESIDENTE E CHIEF EXECUTIVE OFFICER

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Giuseppe Bonomi", is written over the typed name and title of the President and CEO.



DELIBERAZIONE N° VIII/ 09855 Seduta del 15 LUG. 2009

Presidente

ROBERTO FORMIGONI

Assessori regionali

GIOVANNI ROSSONI Vice Presidente
DAVIDE BONI
GIULIO BOSCAGLI
LUCIANO BRESCIANI
MASSIMO BUSCEMI
RAFFAELE CATTANEO
ROMANO COLOZZI
LUCA DANIEL FERRAZZI

ROMANO LA RUSSA
STEFANO MAULLU
FRANCO NICOLI CRISTIANI
MASSIMO PONZONI
PIER GIANNI PROSPERINI
MARIO SCOTTI
DOMENICO ZAMBETTI
MASSIMO ZANELLO

Con l'assistenza del Segretario **Marco Pilloni**

Su proposta

dell'Assessore

DAVIDE BONI

Oggetto

**ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO "DELOCALIZZAZIONE MALPENSA".
MODALITA' DI ALIENAZIONE DEGLI IMMOBILI DAL PATRIMONIO
REGIONALE AL PATRIMONIO DEI COMUNI INTERESSATI DALLA
DELOCALIZZAZIONE**

**CORRETTO
D'UFFICIO**

Il Dirigente dell'Unità Organizzativa

Il Direttore Generale

GIAN ANGELO BRAVO

MARIO NOVA

L'atto si compone di 7 pagine
di cui 3 pagine di allegati,
parte integrante. *gm*



VISTO l'Accordo di Programma Quadro "Delocalizzazione Malpensa" approvato con DGR n° VI/48785 del 1 marzo 2000 e sottoscritto il 31 marzo 2000, così come integrato dall'"Atto Aggiuntivo" approvato con le DGR n. VIII/3663 del 28 novembre 2006 e n. VIII/4450 del 28 marzo 2007 e sottoscritto in data 23 aprile 2007 dagli Enti interessati;

CONSIDERATO che, in attuazione dell'Accordo di Programma Quadro "Delocalizzazione Malpensa" e del successivo "Atto Aggiuntivo", sono stati approvati due bandi per l'acquisizione di immobili soggetti a disturbo causato dal rumore indotto dall'aeroporto intercontinentale di Malpensa 2000, rispettivamente con DGR n. VII/4184 del 6 aprile 2001 pubblicata sul BURL S.O. n. 18 del 30 aprile 2001 e n. VIII/4733 del 16 maggio 2007 pubblicata sul BURL 2° S.S. n. 22 del 31 maggio 2007;

DATO ATTO che, a seguito dei suddetti bandi, sono pervenute alla Regione Lombardia delle proposte irrevocabili di vendita da parte di residenti e che, a seguito di approfondita istruttoria, sono stati approvati gli elenchi di immobili ammessi all'acquisto rispettivamente con DGR n. VII/6763 del 9 novembre 2001, n. VII/7860 del 25 gennaio 2002, n. VII/7935 del 1 febbraio 2002, n. VII/8533 del 22 marzo 2002, n. VII/8739 del 12 aprile 2002, n. VII/9328 del 7 giugno 2002 per quanto afferisce al primo bando e con DGR n. VIII/8951 del 11 febbraio 2009 per quanto afferisce al secondo bando;

CONSIDERATO che l'Accordo di Programma Quadro all'art. 6.3 prevede che, una volta acquisiti gli immobili al patrimonio disponibile regionale, gli stessi "... potranno essere alienati a terzi, col vincolo d'utilizzo a funzione non residenziale ivi compresi gli Enti locali sottoscrittori del presente Accordo che godranno del diritto di prelazione corrispondendo un prezzo stabilito dal Comitato per l'Accordo";

DATO ATTO che l'art. 6.3.1 dello stesso AdPQ prevede, in particolare, che l'alienazione a terzi degli immobili acquisiti dovrà essere "... effettuata dalla Regione Lombardia, [...], con forme e modalità che verranno previamente concordate col Comitato dell'Accordo di Programma Quadro e conseguentemente trasfuse in apposita deliberazione della Giunta regionale";

VISTO altresì l'art. 8 dell'Accordo di cui sopra che istituisce il "Comitato per l'Accordo di Programma Quadro" quale organismo per l'attuazione dei programmi contenuti nell'Accordo, il quale, fra l'altro, ha il compito di provvedere, all'approvazione delle fasi attuative previste dall'Accordo stesso;

DATO ATTO che nelle sedute del 6 marzo e del 5 maggio 2009, il Comitato per l'Accordo di Programma Quadro ha approvato all'unanimità, tra l'altro, la cessione ai Comuni del patrimonio acquisito dalla Regione con le modalità stabilite nel documento denominato "Forme e modalità per l'alienazione del patrimonio regionale ai Comuni", che fa parte integrante e sostanziale del presente provvedimento (ALL A);





CONSIDERATO che, in base al predetto documento, le amministrazioni comunali di Ferno, Lonate Pozzolo e Somma Lombardo dovranno redigere due elenchi distinti di immobili da approvarsi da parte del Comitato, di cui uno contenete gli immobili che le Amministrazioni comunali intendono acquisire al loro patrimonio indisponibile da destinare a finalità pubbliche, ed un secondo elenco di immobili per i quali è prevista la loro valorizzazione attraverso l'alienazione a terzi, previa approvazione, sempre da parte del Comitato per l'AdPQ, di un "Programma per l'alienazione", redatto dall'Amministrazione comunale territorialmente competente;

CONSIDERATO inoltre che gli immobili di cui al primo elenco saranno alienati dalla Regione Lombardia alle Amministrazioni comunali a titolo oneroso, acquisita la valutazione da parte dell'Agenzia del Territorio, mentre quelli inseriti nel secondo elenco saranno alienati a titolo gratuito alle Amministrazioni comunali, le quali provvederanno alla successiva onerosa alienazione a terzi, attraverso le modalità previste nel documento di cui all'allegato "A", punto 2;

DATO ATTO che tutti i proventi derivanti dall'alienazione degli immobili confluiranno nel "Fondo" appositamente istituito per l'attuazione degli interventi di cui all'art. 6.3.2 del citato Accordo di Programma Quadro;

DATO ATTO che nella seduta del 17 giugno 2009 il Comitato per l'AdPQ ha preso atto che gli immobili che verranno alienati sono quelli già acquisiti al Patrimonio regionale con il 1° bando oltre a quelli in via di acquisizione con il 2° bando e ricompresi nelle deliberazioni della Giunta Regionale sopra citate;

VISTO il P.R.S. della VIII legislatura che individua l'asse 6.5.2. "Pianificazione territoriale e difesa del suolo";

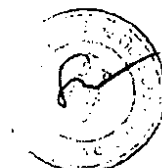
VISTO il DPEFR 2009 - 2011 che specifica l'obiettivo operativo 6.5.2.2 "Azioni di valorizzazione e sviluppo equilibrato del territorio intorno allo scalo di Malpensa";

AD UNANIMITÀ dei voti, espressi nelle forme di legge

DELIBERA

1. di alienare alle Amministrazioni comunali territorialmente competenti, gli immobili acquisiti dalla Regione a seguito dell'attuazione dei due bandi approvati con DGR n. VII/4184 del 6 aprile 2001 pubblicata sul BURL S.O. n. 18 del 30 aprile 2001 e con DGR n. VIII/4733 del 16 maggio 2007 pubblicata sul BURL 2° S.S. n. 22 del 31 maggio 2007, conclusisi con l'approvazione degli elenchi dei soggetti aventi diritto alla vendita degli immobili individuati nelle seguenti deliberazioni:

- n. VII/6763 del 9 novembre 2001,





-
- n. VII/7860 del 25 gennaio 2002,
 - n. VII/7935 del 1 febbraio 2002,
 - n. VII/8533 del 22 marzo 2002,
 - n. VII/8739 del 12 aprile 2002,
 - n. VII/9328 del 7 giugno 2002
 - n. VIII/8951 del 11 febbraio 2009;
2. di approvare l'allegato "A" denominato "Forme e modalità per l'alienazione del patrimonio regionale ai Comuni", quale parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;



IL SEGRETARIO

Marco Piloni

FORME E MODALITA' PER L'ALIENAZIONE DEL PATRIMONIO REGIONALE AI COMUNI (Art. 6.3.1 dell'AdPQ)

Vengono presi in considerazione due categorie di Edifici:

- 1. Edifici che le Amministrazioni comunali intendono acquisire al loro "Patrimonio indisponibile" da destinare a finalità pubbliche;**
- 2. Restanti edifici**

-
- 1. Edifici che le Amministrazioni comunali intendono acquisire al loro "Patrimonio indisponibile" da destinare a finalità pubbliche.**

MODALITA'

- a. Predisposizione di un elenco da parte delle singole amministrazioni comunali, recante indicazione sia degli immobili che delle destinazioni previste per essi;
- b. Decisione da parte del Comitato per l'AdPQ di Malpensa in merito:
 - b.1 all'approvazione dell'elenco di cui sopra;
 - b.2 alla determinazione del valore degli immobili, acquisita la valutazione da parte dell'Agenzia del Territorio;
- c. Stipula atto di compravendita degli immobili da Regione Lombardia ad Amministrazione comunale o sua azienda partecipata (il rogito verrà fatto, se possibile, dai Segretari Comunali altrimenti da Notaio scelto dall'Amministrazione comunale);
- d. Eventuali costi accessori dell'atto di compravendita saranno a carico dei soggetti acquirenti.



2. Restanti edifici

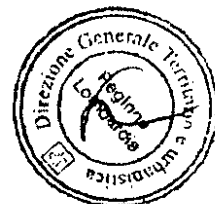
MODALITA'

- a. Predisposizione di un elenco da parte delle singole amministrazioni comunali;
- b. Approvazione da parte del Comitato per l'AdPQ di Malpensa dell'elenco di cui sopra;
- c. Stipula atto di cessione (gratuita) degli immobili da Regione Lombardia ad Amministrazione comunale;
- d. I costi accessori dell'atto saranno esclusi dal Fondo di Rotazione e posti in capo al bilancio regionale;
- e. I Comuni provvederanno all'alienazione degli immobili entro 3 anni (o comunque in altro termine da determinare eventualmente caso per caso) dall'approvazione, da parte del Comitato per l'AdPQ, del "Programma per l'alienazione" di cui al successivo punto "j.2";
- f. Il Comitato potrà concedere motivate proroghe per il non rispetto dei tempi di cui sopra;
- g. Alla scadenza dei termini di cui sopra senza che sia stata completata la procedura di alienazione degli immobili da parte delle amministrazioni comunali, gli immobili stessi ritorneranno a far parte del patrimonio regionale con costi a carico delle medesime amministrazioni comunali;
- h. I ricavati dell'alienazione degli immobili dovranno confluire nel "Fondo di Rotazione";
- i. Condizioni richieste dai Comuni:
 - i.1 siano garantiti da parte della Regione Lombardia, prioritariamente con l'utilizzo del Fondo di Rotazione, il ripristino dei luoghi (demolizioni, mitigazioni e bonifica), i costi di messa in sicurezza e manutenzione degli immobili e loro pertinenze (manutenzione verde, taglio erba, manutenzione immobili, ecc...);
 - i.2 sia mantenuta la volumetria esistente ed i relativi diritti edificatori da ricollocarsi prioritariamente nell'ambito dei Comuni ricompresi nel vigente Piano d'Area, a fronte di indirizzi regionali di utilizzo del territorio (perequazione urbanistica);



j. Condizioni richieste dalla Regione:

- j.1 le attività di cui al punto "i.1" saranno garantite dalla Regione secondo modalità da essa determinate;
- j.2 entro il termine di cui al punto "e", e comunque antecedentemente alla alienazione dell'immobile a terzi, ogni Amministrazione Comunale dovrà predisporre, per tutti gli immobili, considerati singolarmente o a gruppi, un "Programma per l'alienazione" che, in rapporto al contesto territoriale in cui si collocano, ne determini, in particolare:
 - j.2.1 gli obiettivi strategici territoriali da conseguire;
 - j.2.2 le destinazioni urbanistiche omogenee e funzionali;
 - j.2.3 in caso di demolizione e ricostruzione dei volumi, le quantità edificatorie massime consentite in coerenza con quanto disposto dal punto 6.1.4 dell'AdPQ;
 - j.2.4 le modalità attuative (permesso a costruire anche convenzionato, Piani Attuativi, Accordi di Programma, Programmi Integrati di Intervento ecc.) con individuazione di massima dei perimetri dei Piani/Programmi;
 - j.2.5 il cronoprogramma di massima;
 - j.2.6 le modalità per la determinazione del costo di valorizzazione degli immobili o dell'ambito;
 - j.2.7 le procedure di evidenza pubblica.
- j.3 il "Programma per l'alienazione" di cui al precedente p.to "j.2" dovrà essere approvato dal Comitato per l'AdPQ Malpensa, in attuazione di quanto previsto dall'AdPQ stesso (Art. 6.3.1 dell'AdPQ).







DELIBERAZIONE N° VIII / 010286 Seduta del 07 OTT 2009

Presidente

ROBERTO FORMIGONI

Assessori regionali

GIOVANNI ROSSONI Vice Presidente

ROMANO LA RUSSA

DAVIDE BONI

STEFANO MAULLU

GIULIO BOSCAGLI

FRANCO NICOLI CRISTIANI

LUCIANO BRESCIANI

MASSIMO PONZONI

MASSIMO BUSCEMI

PIER GIANNI PROSPERINI

RAFFAELE CATTANEO

MARIO SCOTTI

ROMANO COLOZZI

DOMENICO ZAMBETTI

LUCA DANIEL FERRAZZI

MASSIMO ZANELLO

Con l'assistenza del Segretario

Marco Pilloni

Su proposta

dell'Assessore DAVIDE BONI

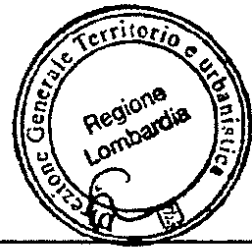
OGGETTO

ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO "DELOCALIZZAZIONE MALPENSA". FORME E MODALITÀ PER L'ALIENAZIONE DEL PATRIMONIO IMMOBILIARE DELOCALIZZATO. MODIFICA DGR N. 9855/2009

Il Dirigente GIANANGELO BRAVO

Il Direttore Generale MARIO NOVA

L'atto si compone di 7 pagine
di cui 3 pagine di allegati,
parte integrante. *M*



VISTO l'Accordo di Programma Quadro "Delocalizzazione Malpensa" approvato con DGR n. VI/48785 del 1 marzo 2000 e sottoscritto il 31 marzo 2000, così come integrato dall'"Atto Aggiuntivo" approvato con le DGR n. VIII/3663 del 28 novembre 2006 e n. VIII/4450 del 28 marzo 2007 e sottoscritto in data 23 aprile 2007 dagli Enti interessati, nonché dal secondo Atto Aggiuntivo approvato con DGR n. VIII/9807 del 8 luglio 2009 e sottoscritto il 13 luglio 2009;

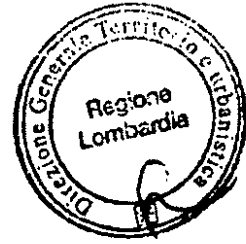
DATO ATTO che l'art. 6.3.1 dello stesso AdPQ prevede, in particolare, che l'alienazione a terzi degli immobili acquisiti dovrà essere *"effettuata dalla Regione Lombardia, [...], con forme e modalità che verranno previamente concordate col Comitato dell'Accordo di Programma Quadro e conseguentemente trasfuse in apposita deliberazione della Giunta regionale"*;

VISTA la DGR n. 9855 del 15 luglio 2009 avente ad oggetto "Accordo di Programma Quadro delocalizzazione Malpensa. Approvazione delle modalità di alienazione degli immobili dal patrimonio regionale al patrimonio dei Comuni interessati dalla delocalizzazione" con la quale la Regione Lombardia ha determinato, fra l'altro, di alienare alle Amministrazioni comunali territorialmente competenti, gli immobili acquisiti al suo patrimonio disponibile, approvando, a tal fine, un documento denominato "Forme e modalità per l'alienazione del patrimonio regionale ai Comuni", allegato quale parte integrante e sostanziale del richiamato atto deliberativo sotto la lettera "A";

CONSIDERATO che il sopra citato allegato "A" detta altresì alle competenti Amministrazioni comunali ricomprese nell'ambito di delocalizzazione Malpensa, e cioè ai Comuni di Ferno, Lonate Pozzolo e Somma Lombardo, "Forme e modalità" per l'alienazione a terzi del loro patrimonio immobiliare acquisito nell'ambito di delocalizzazione;

VISTO il verbale del Comitato per l'Accordo di Programma Quadro della seduta del 30 settembre 2009, dal quale si evince che il Comitato ha approvato all'unanimità alcune lievi modifiche all'allegato "A" della DGR n. 9855 del 15 luglio 2009 al fine di:

1. precisare che le "Forme e modalità" per l'alienazione a terzi degli immobili di proprietà delle Amministrazioni comunali si applicano su tutti gli immobili ricompresi in ambito di delocalizzazione;
2. precisare un termine entro il quale le Amministrazioni comunali devono presentare, al Comitato per l'AdPQ "delocalizzazione Malpensa", il "Programma per l'alienazione" degli immobili ed



un tempo massimo per la sua approvazione;

3. vincolare l'eventuale utilizzo temporaneo degli immobili acquisiti ad una preventiva autorizzazione;

VISTO il P.R.S. della VIII legislatura che individua l'asse 6.5.2. "Pianificazione territoriale e difesa del suolo";

VISTO il DPEFR 2009 – 2011 che specifica l'obiettivo operativo 6.5.2.2 "Azioni di valorizzazione e sviluppo equilibrato del territorio intorno allo scalo di Malpensa";

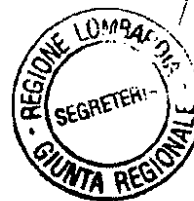
AD UNANIMITÀ dei voti, espressi nelle forme di legge

DELIBERA

- 1) di modificare l'allegato "A" alla DGR n. 9855 del 15 luglio 2009 denominato "Forme e modalità per l'alienazione del patrimonio regionale ai Comuni" nel modo che segue:
 - a) al titolo, la dizione "REGIONALE AI COMUNI" viene sostituita con la dizione "IMMOBILIARE DELOCALIZZATO";
 - b) al punto 2, dopo la lettera "d" viene aggiunto il paragrafo "d.bis I Comuni provvederanno alla redazione di un "Programma per l'alienazione degli immobili", di cui al successivo punto j.2, che dovrà essere presentato dagli Enti locali entro e non oltre la fine del 2012. Qualora tale termine non dovesse essere rispettato, gli immobili torneranno a far parte del patrimonio regionale con costi a carico delle medesime amministrazioni comunali";
 - c) al punto 2, lettera "e",
 - la dizione "I Comuni" è sostituita con la dizione "Successivamente i Comuni";
 - la dizione "Comitato per l'AdPQ, del Programma per l'alienazione di cui al successivo punto j.2" è sostituita dalla dizione "Comitato per l'AdPQ, del suddetto Programma per l'alienazione";
 - d) al punto 2, alla fine della lettera "f" la dizione "rispetto dei tempi di cui sopra" viene sostituita dalla dizione "rispetto dei tempi di cui alla precedente lettera «e»";
 - e) al punto 2, alla lettera "g" la dizione "termini di cui sopra" viene sostituita con la dizione



- “termini di cui alla precedente lettera «e»”;
- f) al punto 2, alla lettera “j.2” dopo la dizione “di cui al punto «e»”, viene sostituita con la dizione “di cui al punto «d.bis»”;
 - g) al punto 2, alla lettera “j.3” dopo la dizione “Comitato per l’AdPQ Malpensa”, viene aggiunta la dizione “entro sei mesi dalla presentazione da parte di ogni Amministrazione comunale”;
 - h) al punto 2, dopo la lettera “j.3”, viene aggiunta la lettera “j.4 fino alla data di conclusione della procedura di alienazione degli immobili l’utilizzo a qualsiasi titolo degli stessi dovrà essere previamente autorizzato dai competenti uffici regionali.”;
- 2) di allegare al presente atto il testo dell’allegato “A ” alla DGR n. 9855 del 15 luglio 2009, coordinato con le modifiche di cui sopra, denominato “ALL. A1”, al solo fine di una migliore comprensione del testo stesso.



Il Segretario

Marco Pilloni

FORME E MODALITA' PER L'ALIENAZIONE DEL PATRIMONIO IMMOBILIARE DELOCALIZZATO

(Art. 6.3.1 dell'AdPQ)

Vengono presi in considerazione due categorie di Edifici:

1. Edifici che le Amministrazioni comunali intendono acquisire al loro "Patrimonio indisponibile" da destinare a finalità pubbliche;

2. Restanti edifici

○

1. Edifici che le Amministrazioni comunali intendono acquisire al loro "Patrimonio indisponibile" da destinare a finalità pubbliche.

MODALITA'

- a. Predisposizione di un elenco da parte delle singole amministrazioni comunali, recante indicazione sia degli immobili che delle destinazioni previste per essi;
- b. Decisione da parte del Comitato per l'AdPQ di Malpensa in merito:
 - b.1 all'approvazione dell'elenco di cui sopra;
 - b.2 alla determinazione del valore degli immobili, acquisita la valutazione da parte dell'Agenzia del Territorio;
- c. Stipula atto di compravendita degli immobili da Regione Lombardia ad Amministrazione comunale o sua azienda partecipata (il rogito verrà fatto, se possibile, dai Segretari Comunali altrimenti da Notaio scelto dall'Amministrazione comunale);
- d. Eventuali costi accessori dell'atto di compravendita saranno a carico dei soggetti acquirenti.



2. Restanti edifici

MODALITA'

- a. Predisposizione di un elenco da parte delle singole amministrazioni comunali;
- b. Approvazione da parte del Comitato per l'AdPQ di Malpensa dell'elenco di cui sopra;
- c. Stipula atto di cessione (gratuita) degli immobili da Regione Lombardia ad Amministrazione comunale;
- d. I costi accessori dell'atto saranno esclusi dal Fondo di Rotazione e posti in capo al bilancio regionale;
- d.bis I Comuni provvederanno alla redazione di un "Programma per l'alienazione degli immobili", di cui al successivo punto "j.2", che dovrà essere presentato dagli Enti locali entro e non oltre la fine del 2012. Qualora tale termine non dovesse essere rispettato, gli immobili torneranno a far parte del patrimonio regionale con costi a carico delle medesime amministrazioni comunali;
- e. Successivamente i Comuni provvederanno all'alienazione degli immobili entro 3 anni (o comunque in altro termine da determinare eventualmente caso per caso) dall'approvazione, da parte del Comitato per l'AdPQ, del suddetto "Programma per l'alienazione";
- f. Il Comitato potrà concedere motivate proroghe per il non rispetto dei tempi di cui alla precedente lettera "e";
- g. Alla scadenza dei termini di cui alla precedente lettera "e" senza che sia stata completata la procedura di alienazione degli immobili da parte delle amministrazioni comunali, gli immobili stessi ritorneranno a far parte del patrimonio regionale con costi a carico delle medesime amministrazioni comunali;
- h. I ricavati dell'alienazione degli immobili dovranno confluire nel "Fondo di Rotazione";
- i. Condizioni richieste dai Comuni:
 - i.1 siano garantiti da parte della Regione Lombardia, prioritariamente con l'utilizzo del Fondo di Rotazione, il ripristino dei luoghi (demolizioni, mitigazioni e bonifica), i costi di messa in sicurezza e manutenzione degli



immobili e loro pertinenze (manutenzione verde, taglio erba, manutenzione immobili, ecc...);

- i.2 sia mantenuta la volumetria esistente ed i relativi diritti edificatori da ricollocarsi prioritariamente nell'ambito dei Comuni ricompresi nel vigente Piano d'Area, a fronte di indirizzi regionali di utilizzo del territorio (perequazione urbanistica);

j. Condizioni richieste dalla Regione:

- j.1 le attività di cui al punto "i.1" saranno garantite dalla Regione secondo modalità da essa determinate;
- j.2 entro il termine di cui al punto "d.bis", e comunque antecedentemente alla alienazione dell'immobile a terzi, ogni Amministrazione Comunale dovrà predisporre, per tutti gli immobili, considerati singolarmente o a gruppi, un "Programma per l'alienazione" che, in rapporto al contesto territoriale in cui si collocano, ne determini, in particolare:
- j.2.1 gli obiettivi strategici territoriali da conseguire;
- j.2.2 le destinazioni urbanistiche omogenee e funzionali;
- j.2.3 in caso di demolizione e ricostruzione dei volumi, le quantità edificatorie massime consentite in coerenza con quanto disposto dal punto 6.1.4 dell'AdPQ;
- j.2.4 le modalità attuative (permesso a costruire anche convenzionato, Piani Attuativi, Accordi di Programma, Programmi Integrati di Intervento ecc.) con individuazione di massima dei perimetri dei Piani/Programmi;
- j.2.5 il cronoprogramma di massima;
- j.2.6 le modalità per la determinazione del costo di valorizzazione degli immobili o dell'ambito;
- j.2.7 le procedure di evidenza pubblica.
- j.3 il "Programma per l'alienazione" di cui al precedente punto "j.2" dovrà essere approvato dal Comitato per l'AdPQ Malpensa entro sei mesi dalla presentazione da parte di ogni Amministrazione comunale, in attuazione di quanto previsto dall'AdPQ stesso (Art. 6.3.1 dell'AdPQ).
- j.4 fino alla data di conclusione della procedura di alienazione degli immobili l'utilizzo a qualsiasi titolo degli stessi dovrà essere previamente autorizzato dai competenti uffici regionali.





C.M. 1 A

COMUNE DI FERNO

Provincia di Varese

Prot. n. 42205
Ferno, 14/07/2011

raccomandata a.r.
anticipata via pec

Spettabile
Ministero dell'Ambiente e
della Tutela del Territorio e del Mare
- Direzione Generale per la salvaguardia ambientale
via Colombo n.44
00147 ROMA

Oggetto: Piano di Sviluppo Aeroportuale (o *Master Plan*) di Malpensa - Studio di Impatto Ambientale - Osservazione

Il sottoscritto Mauro Cerutti, in qualità di sindaco pro-tempore del comune di Ferno, su mandato del Consiglio Comunale, giusta deliberazione n. 43 del 14/07/2011 ed esecutiva ai sensi di legge,

Premesso che l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile in data 09/05/2011 ha inviato al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare istanza di attivazione del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) relativa al nuovo Master Plan dell'aeroporto di Milano Malpensa;

Visto l'avviso pubblico divulgato da ENAC con richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale ai sensi dell'art. 26 comma 1 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i., pubblicato sul quotidiano "La Prealpina" in data 20 maggio 2011;

esaminata la richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale inerente all'attivazione del procedimento di valutazione di impatto ambientale relativo al nuovo Master Plan dell'aeroporto di Milano Malpensa, pervenuta al comune di Ferno in data 19.05.2011 ns prot. n. 8837, da parte di S.E.A. - Società p.a. Esercizi Aeroportuali, ed integrata in data 31/05/2011 ns prot. 9508;

Considerato che:

- Il territorio di Ferno ha un'estensione pari a 851 ha, di cui ad oggi 469 ha ricadenti nel sedime aeroportuale di Malpensa;
- Il Master Plan prevede l'espansione del sedime aeroportuale di circa 433 ha di cui 10 ha a est dell'attuale perimetro in territorio di Ferno;

Richiamati i principi e i contenuti:

- del D.lgs 267/2000 "Testo Unico delle Leggi sull'ordinamento degli Enti Locali";
- del D.lgs 152/2006 "Norme in materia Ambientale" così come modificato e integrato dal D.Lgs 16 gennaio 2008 n.4 e successivamente dal D.Lgs. 29 giugno 2010 n. 128;
- del D.lgs 163/2006 "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE";
- della L.R. 10 del 12/04/1999 "Piano territoriale d'area Malpensa. Norme speciali per

COMUNE DI FERNO

Provincia di Varese

l'aerostazione intercontinentale Malpensa 2000";

- la L.R. 12/2005 "Legge per il governo del territorio";

Considerato che dall'esame degli elaborati progettuali e dallo studio di impatto ambientale emerge quanto segue:

a. Eliminazione della Strada Provinciale 14bis

Dall'esame del master plan si evince che una delle conseguenze sull'assetto viario è l'eliminazione della S.P. 14bis, che attualmente garantisce l'accesso del Comune di Ferno all'aeroporto.

La relazione tecnica, al punto 3.5 I sistemi di accesso, considera gli effetti sulla rete di trasporti su grande scala, e non contempla invece gli effetti della soppressione di detto collegamento a livello locale. Si evidenzia attualmente la distanza tra Ferno e l'ingresso dell'aeroporto è pari a 9 km; diversamente, dovendo percorrere un tragitto alternativo lungo il perimetro nord dell'aerostazione, tale percorso diventerebbe di km 13, includendo anche tratti di viabilità che negli orari di punta risultano a percorrenza decisamente rallentata a causa del traffico che percorre la SP 28 per raggiungere l'insediamento Agusta di Cascina Costa, il Comune di Cardano al Campo ed i suoi servizi (scuola primaria e secondaria, mercato, esercizi commerciali) o altre località limitrofe densamente urbanizzate.

Si deve a tal proposito rammentare la particolare situazione del Comune di Ferno: questo Comune, nel passato, ha pagato un pesante tributo allo sviluppo di Malpensa, cedendo circa il 60% del proprio territorio al sedime dell'aerostazione; tuttavia, a fronte di tale cessione, il Comune non ottiene benefici diretti dalla presenza dell'aeroporto, a causa della propria sfavorevole dislocazione rispetto agli ingressi dell'infrastruttura.

L'eliminazione della strada provinciale in argomento annullerebbe anche le residue possibilità di indotto, ponendo Ferno nella paradossale situazione di ottenere dall'aeroporto i soli effetti negativi, a fronte del danno ricevuto in termini di superficie territoriale, diversamente da quanto accaduto per altri Comuni.

b. Acquisizione aree poste ad est dell'aeroporto, in Comune di Ferno

Le implicazioni territoriali indotte, illustrate al punto 12.1 della relazione tecnica, prospettano la necessità di acquisire aree ad est dell'attuale sedime aeroportuale, in territorio del comune di Ferno, attualmente caratterizzate dalla presenza di bosco, in conseguenza della presunta necessità di salvaguardare opportunamente le vicine aree "sensitive" in cui sono localizzate alcune apparecchiature per l'assistenza al volo.

Si ritiene che tale necessità non venga adeguatamente motivata ed argomentata; in particolare, non è dato comprendere se le apparecchiature da tutelare siano quelle attualmente esistenti ed in uso, o se siano nuove apparecchiature da installarsi a seguito dell'ampliamento.

Nel primo caso, il Comune non è a conoscenza di danni occorsi alle apparecchiature od al loro corretto funzionamento, causate dall'attuale gestione del territorio; nel secondo caso, a fronte dell'ingente ampliamento prospettato, non si ritiene ammissibile la cessione di ulteriori aree, per imprecisati motivi di tutela, anche in considerazione dell'attuale normativa per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti, che già presuppone precisi quadri vincolistici a tutela delle infrastrutture.

COMUNE DI FERNO

Provincia di Varese

Pertanto, ulteriori aggravii a carico del territorio non possono essere imposti con modalità che appaiono del tutto discrezionali da parte del proponente.

c. inclusione del parco pozzi dell'acquedotto intercomunale di Lonate Pozzolo e Ferno

Il parco pozzi dell'acquedotto intercomunale dei comuni di Lonate Pozzolo e Ferno è ubicato all'estremità sud ovest della via Molinelli ed è costituito da sette pozzi. Di seguito si riportano le esatte ubicazioni sia come estremi catastali che coordinate Gauss-Boaga.

Località	Foglio	Mappale	Sez. CTR	Long. E	Lat. N
Via Molinelli - P1	12	3854	A5c4	1477772	5050170
Via Molinelli - P2	11	3854	A5c4	1477650	5050149
Via Molinelli - P3	11	3854	A5c4	1477650	5050147
Via Molinelli - P4	11	3854	A5c4	1477595	5050237
Via Molinelli - P5	11	3854	A5c4	1477594	5050235
Via Molinelli - P6	4	3854	A5c4	1477570	5050369
Via Molinelli - P7	4	3854	A5c4	1477568	5050369

La dotazione idrica dei due comuni è composta complessivamente da nove pozzi, oltre ai sette di via Molinelli sono attivi un pozzo in località Tornavento nel comune di Lonate Pozzolo ed un pozzo nel comune di Ferno in via Marconi.

I dati caratteristici di tutti i pozzi sono riportati nella tabella seguente.

n.	Località	Anno di realizzazione	Profondità (m)	Profondità filtri (m)	Portata estraibile (l/s)
1	Tornavento	1955	61	Da 52 a 60 m	10
2	Via Marconi Ferno	1971	101,5	Da 65 a 85	10
3	Via Molinelli - P1	1988	235,1	Da 53,6 a 230,7	22
4	Via Molinelli - P2	1989	82,6	Da 55,24 a 74,14	22
5	Via Molinelli - P3	1989	250,6	Da 211,64 a 229,5	22
6	Via Molinelli - P4	1989	82,6	Da 57,58 a 76,48	22
7	Via Molinelli - P5	1989	256	Da 207,26 a 253	22
8	Via Molinelli - P6	1989	82,6	Da 63,11 a 81,2	22
9	Via Molinelli - P7	1989	253	Da 208,01 a 248,1	22

Il prelievo annuale medio complessivo di acqua potabile dai pozzi elencati sopra si attesta sui

COMUNE DI FERNO

Provincia di Varese

2.500.000 mc/anno di cui circa 2.050.000 dai pozzi di via Molinelli. La suddivisione fra i due comuni è pari a circa 1.750.000 mc/anno per Lonate Pozzolo e 750.000 mc/anno per Ferno.

Per i sette pozzi di via Molinelli vige la delimitazione delle rispettive Zone di Rispetto (ZR) con criterio geometrico (220 m di raggio).

Le acque dei sette pozzi di via Molinelli vengono convogliate tramite un'unica tubazione in una vasca di accumulo interrata ubicata all'estremità opposta di via Molinelli verso il centro abitato di Lonate Pozzolo. Da qui vengono immesse nelle reti di distribuzione dei due comuni rispettivamente tramite due pompe dedicate alla rete di Ferno e tre pompe dedicate alla rete di Lonate Pozzolo. Alla partenza della rete di distribuzione viene immesso ipoclorito di sodio per la disinfezione delle acque dosato in funzione della portata istantanea in transito.

Il funzionamento delle pompe dei pozzi, gestito da una centralina elettronica dotata di telecontrollo con accensione di due pozzi alla volta in turnazione, è regolato dai livelli di massimo e minimo della vasca di accumulo.

Si allegano due disegni relativi all'area dei pozzi, i punti indicati con P1, P2, P3 e P4 rappresentano rispettivamente il pozzo n.1, i pozzi n.2 e n.3, i pozzi n.4 e n. 5 e i pozzi n. 6 e n. 7, tranne il pozzo 1 gli altri sono a coppie.

Da quanto sopra esposto, si evince la primaria importanza dei pozzi ad uso idropotabile per entrambi i Comuni di Lonate Pozzolo e Ferno.

Nel progetto per l'ampliamento dell'aeroporto di Malpensa, l'area del parco pozzi viene inglobata nel perimetro dell'aeroporto. Tuttavia, né la relazione tecnica, né lo studio di impatto ambientale evidenziano questo aspetto, pertanto non viene fornita alcuna informazione sulle azioni che Sea Aeroporti Milano intende intraprendere al fine di garantire la tutela di tali strutture, di cui pure si è a conoscenza in quanto citate all'interno del S.I.A. nella parte che descrive l'acquifero (punto 4.3.2).

In particolare, lo studio di impatto ambientale (cap. 4.) riferisce unicamente circa il fabbisogno dell'aeroporto, il cui soddisfacimento avviene tramite l'utilizzo di pozzi propri, e le interferenze – giudicate ininfluenti – sulla falda idrica provocate dall'emungimento; si deve osservare in merito che il parco pozzi intercomunale non viene mai citato, e quindi dal S.I.A. non si è in grado di comprendere le ripercussioni dell'ampliamento dell'aeroporto sui pozzi, sia per quanto riguarda la portata emunta, sia relativamente all'effettiva salvaguardia rispetto alla mutazione del rischio di inquinamento, conseguente alla diversa perimetrazione dell'infrastruttura aeroportuale.



COMUNE DI FERNO

Provincia di Varese

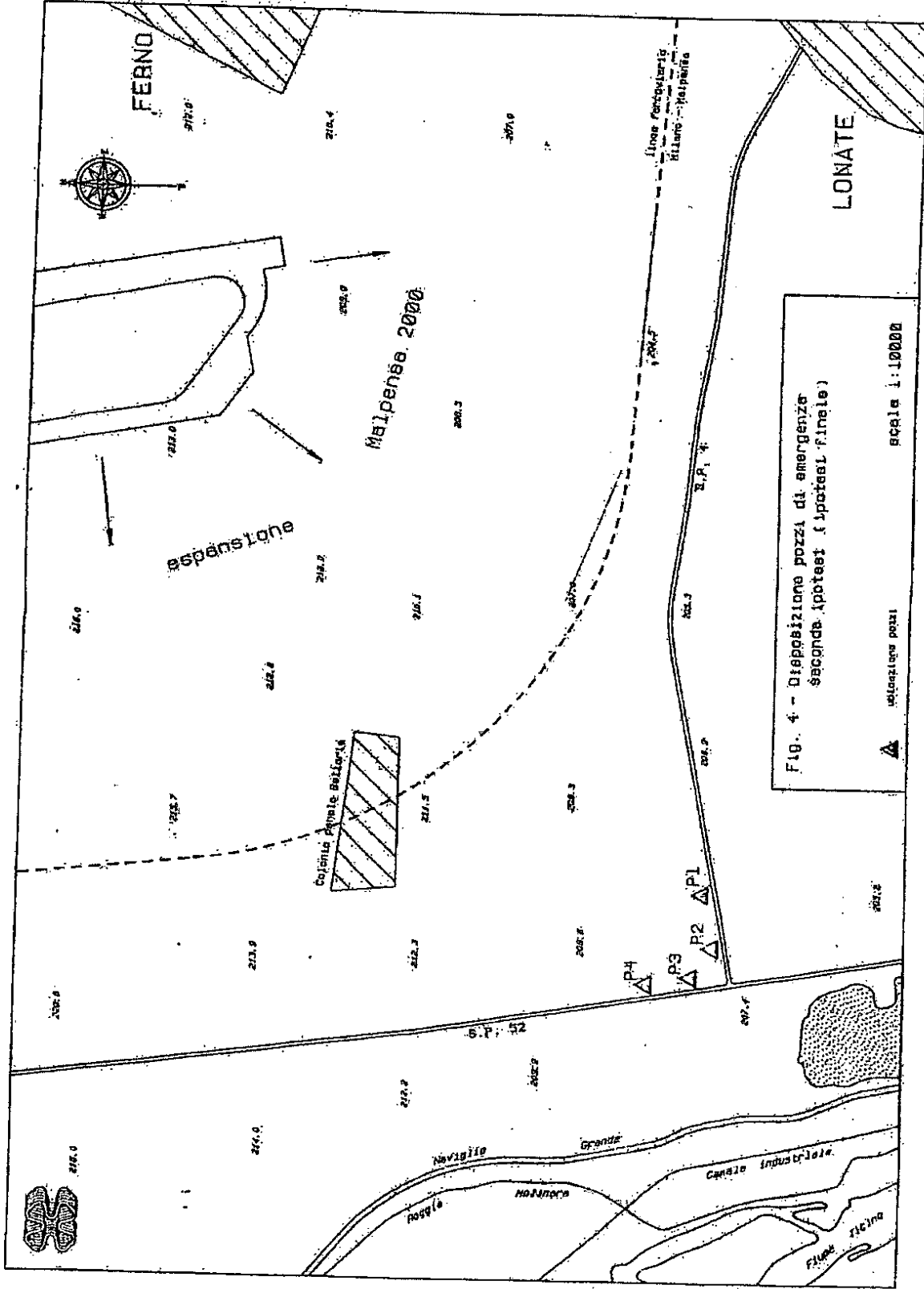
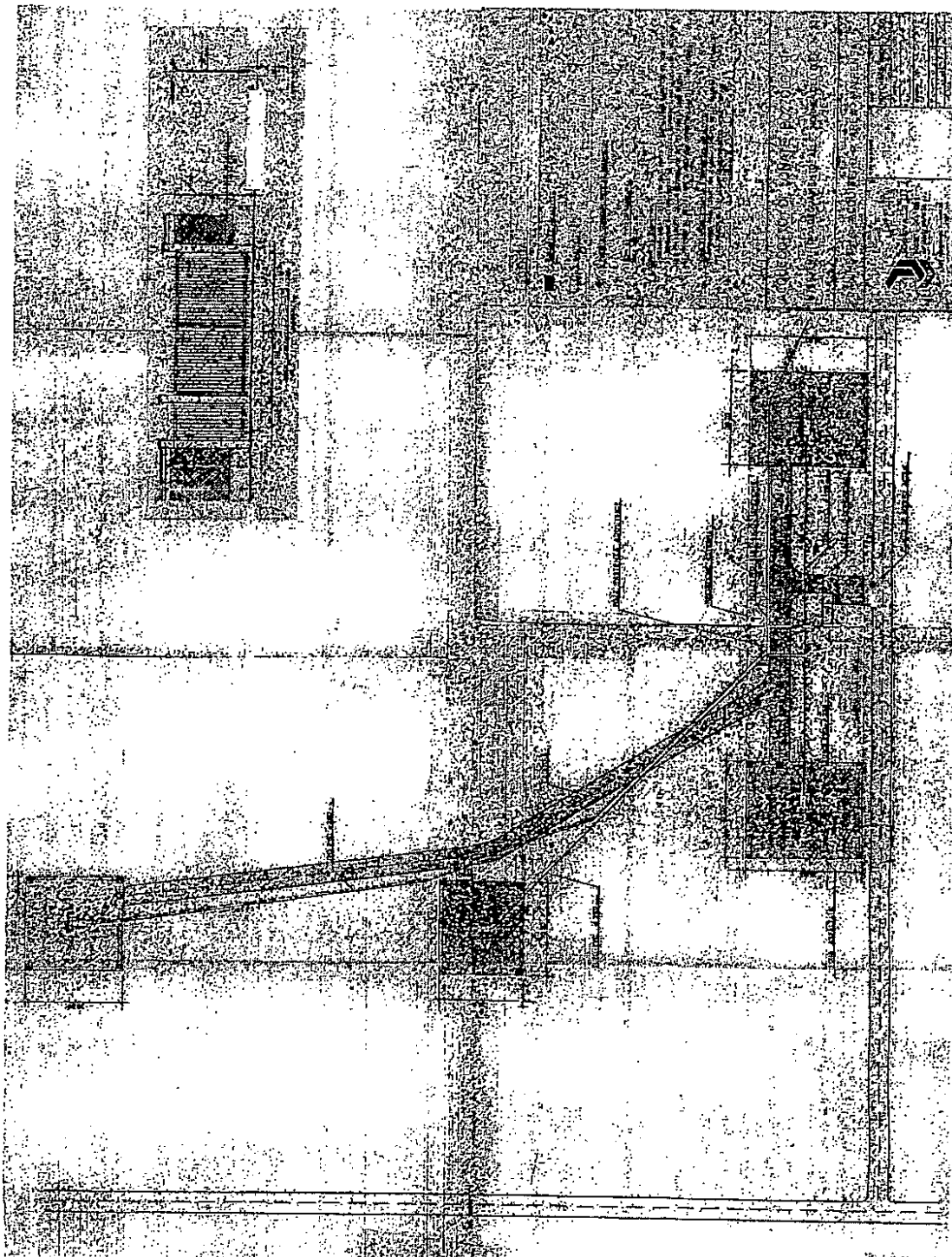


FIG. 4 - Disposizione pozzetti di emergenza
seconda ipotesi (ipotesi finale)
▲ individuazione pozzetti
scale 1:10000



COMUNE DI FERNO

Provincia di Varese



COMUNE DI FERNO

Provincia di Varese

d. Delocalizzazione degli insediamenti residenziali – APQ Malpensa 2000

La relazione tecnica valuta le implicazioni territoriali indotte al punto 12.2.

I temi trattati non sono tuttavia esaustivi, in quanto non vengono contemplate problematiche di tipo socio-economico che nell'ultimo decennio hanno inciso in modo rilevante sulle prospettive dei Comuni limitrofi a Malpensa, quali, in particolare, la delocalizzazione degli insediamenti residenziali nell'ambito dell'Accordo di Programma Quadro in materia di trasporti - Aeroporto Intercontinentale di Malpensa 2000.

Nei punti 2.2.4.1 e 2.2.13.1 del SIA si afferma genericamente che *Tra le diverse azioni che verranno adottate, in una logica di rilancio delle priorità individuate, vi è l'impostazione del nuovo Piano d'Area Malpensa, in quanto verrà meno, nel 2009, l'efficacia del Piano vigente; si proseguirà inoltre l'attività di delocalizzazione degli insediamenti intorno all'aeroporto ed incompatibili con il suo sviluppo, oltre al progetto di riuso del patrimonio acquisito.*

All'interno di queste aree, una consistente quota di immobili è stata abbandonata dai residenti ed acquisita dalla Regione Lombardia, con spese a carico dello Stato, e successivamente il patrimonio immobiliare è stato trasferito ai Comuni, al fine di procedere ad una valorizzazione degli immobili e successiva alienazione degli stessi, vincolando le entrate conseguenti a tali operazioni al fondo di bilancio per la gestione dell'Accordo Quadro, e nello specifico finalizzando le stesse all'esecuzione di interventi di mitigazione ambientale.

Tuttavia il SIA non contempla gli effetti dell'insediamento di attività logistiche, direzionali, ricettive previste dal master plan, che verosimilmente sottrarrebbero agli immobili da riconvertire qualsiasi appetibilità per gli operatori, connessa alla loro ubicazione in prossimità dell'aerostazione, compromettendo di fatto la valorizzazione degli immobili e facendo decadere di conseguenza i presupposti per l'attuazione dell'intero programma di riconversione.

Di conseguenza, a fronte dell'impegno anche economico delle istituzioni coinvolte, si determinerebbe una situazione di abbandono e degrado di vaste aree interne all'abitato di Ferno, senza una prospettiva di riqualificazione.

Si osserva quindi che, alla luce del danno occorrente ai Comuni, sia in termini strettamente economici che, più ampiamente, in termini di riqualificazione del territorio, il master plan non prevede nessuna forma di compensazione a favore degli Enti locali coinvolti dalla delocalizzazione, e si limita ad imporre un pesante intervento di ampliamento in un tessuto urbano densamente sviluppato, a dispetto del principio di sussidiarietà su cui si fonda qualsiasi strumento di pianificazione territoriale.

3.- Conclusioni.-

Per quanto sopra, considerati i vizi procedurali nonché le carenze, le omissioni e gli errori del SIA relativo al nuovo Piano di sviluppo aeroportuale (Master Plan) di Malpensa, il sottoscritto Sindaco

Osserva

che il Master Plan non risponde ai principi normativi vigenti, operando in violazione delle norme richiamate e pertanto

COMUNE DI FERNO
Provincia di Varese

Chiede

Che l'Autorità competente dichiari la Valutazione d'Impatto Ambientale improcedibile.

Chiede

Inoltre l'invio della documentazione istruttoria e della determinazione assunta a suo riscontro.

Distinti saluti



Il Sindaco

Mauro Cerutti

Città di Somma Lombardo



Assessorato alla Pianificazione Territoriale

Aeroporto di Milano Malpensa

**Valutazione di Impatto Ambientale del nuovo
Master Plan Aeroportuale**

OSSERVAZIONI

1. Scelta dello strumento progettuale da sottoporre a valutazione ambientale.....	3
2. Errori e reticenze nelle scelte dell'ambito territoriale di riferimento	4
3. Carenze nella descrizione del quadro programmatico.....	5
4. Carenze descrittive della situazione ambientale esistente.....	6
5. Mancanza di alternative nell'elaborazione degli scenari progettuali.....	8
6. Mancata valutazione degli effetti economici, sociali ed ambientali dovute alle previsioni legate all'ipotesi di inserimento nel perimetro aeroportuale dell'ambito territoriale di Case Nuove.....	9
7. Mancata valutazione dei costi economici, ambientali e sociali legati all'ipotesi di annullamento del processo di valorizzazione delle aree delocalizzate nel comparto territoriale di Case Nuove e nell'analogo comparto di Lonate Pozzolo.....	11
8. Mancato approfondimento sul tema della salute pubblica.....	12
9. Conclusioni	13

1. Scelta dello strumento progettuale da sottoporre a valutazione ambientale

La Società proponente l'intervento ha scelto nella vasta gamma disponibile degli strumenti progettuali che offre la legislazione nazionale, un atto progettuale che non è codificato ed è normalmente usato per proporre ipotesi di carattere territoriale ed urbanistico che hanno come obiettivo la mera formulazione di scenari progettuali, di solito „multipli, con scopo primario quello di costituire un primo approccio ad una problematica complessa.

La consuetudine è di considerare il Master Plan una sorta di Piano Strutturale di scenario, e come tale, è evidente che l'opportuna forma di valutazione ambientale è quella che la legislazione europea ha riservato ai piani urbanistici in qualunque forma essi si presentino: la **Valutazione Ambientale Strategica**.

La scelta di presentare un progetto sotto la forma di Master Plan e di assegnargli una valenza progettuale in senso edilizio è quindi da valutare con attenzione, non tanto per gli aspetti di forma, che sono sicuramente irrivalenti, ma per le complicazioni e gli sviamenti che essa induce nelle conseguenti verifiche degli effetti ambientali.

Un sommario riscontro a questo riguardo, mette in luce una serie di aspetti che non possono non suscitare forti perplessità procedurali e che da sole potrebbero indurre gli Esaminatori a chiedere una profonda riformulazione della forma e dei contenuti progettuali e delle conseguenti valutazioni ambientali a sostegno del Master Plan, in modo che, siano effettivamente valutabili dalle collettività che vivono nei territori interferiti dall'intervento.

In particolare:

1. la ricognizione del quadro programmatico svolta dal Master Plan è a dir poco sommaria così come lo è la ricognizione della situazione urbanistica ed ambientale;
2. il Master Plan utilizza la forma progettuale non codificata per approfondire con eccessiva disinvoltura solo ed esclusivamente gli aspetti che conferiscono coerenza al progetto, senza tener conto dello scenario economico, sociale e territoriale relativo agli ambiti interessati dell'intervento, negando ogni sinergia con le attività del territorio aeroportuale;
3. il Master Plan propone lo stesso tipo di approfondimento progettuale per gli scenari a breve, medio e lungo termine, inducendo quindi nella valutazione ambientale conseguente gravi rischi di errore nella valutazione degli effetti indotti e cumulativi che si determinano nel lungo periodo.

Infatti, gli approfondimenti progettuali sono assolutamente vaghi per lo scenario a breve termine e incomprensibilmente più precisi per quanto riguarda lo scenario a lungo termine.

Il quadro che ne emerge, è quello di un futuro prossimo difficilmente ipotizzabile e di un futuro remoto in cui si possano avverare ipotesi di sviluppo progressivo dove si

bilanciano vantaggi e svantaggi che il Master Plan stesso non ha la capacità di dimostrare per gli anni a venire.

A fronte di questo approccio metodologico che è volutamente reticente, è sufficiente esaminare la recente storia dell'aeroporto che a poco più di un anno dall'inaugurazione del nuovo terminal e della seconda pista è stato interessato dalla drammatica crisi che ha sconvolto il trasporto aereo a seguito degli eventi del settembre 2001.

In poco più di dodici mesi sono state quindi archiviate le velleità di hub continentale, e nei tre anni successivi quelle relative al ruolo di secondo aeroporto per la compagnia di bandiera, sino a giungere nel 2009 all'affermazione da parte della Società proponente di un aeroporto con una opzione per *“... una estesa rete di collegamenti a breve e medio raggio, in logica point to point e si favorisce un forte sviluppo low cost”*.

Questi fatti dovrebbe indurre la Società proponente a un più maturo e coerente approccio, che induca ad affrontare il futuro mettendo a punto almeno scenari alternativi che tengano conto della complessità delle attuali circostanze, e sicuramente questa mancanza di approfondimento tematico, dovrebbe mettere in guardia gli Esaminatori dal validare un piano dall'impostazione così metodologicamente traballante.

2. Errori e reticenze nelle scelte dell'ambito territoriale di riferimento

Come rilevato nel capitolo precedente, la forma progettuale del **Master Plan è stata utilizzata per mascherare temi e/o problematiche conflittuali con il territorio aeroportuale** e per avvalorare la coerenza del progetto presentato rispetto ad atti amministrativi superiori.

Questo espediente è stato utilizzato, in particolare, per scegliere l'ambito territoriale di riferimento che è quello tipico di un progetto edilizio, facendo ritenere che in altra sede sia già stato individuato un ambito di relazione e ne siano già state valutate le ripercussioni ambientali.

Questo passaggio è metodologicamente scorretto, poiché induce un errore nell'approccio alla valutazione proposta.

Per ripristinare la correttezza dei criteri che devono presiedere alla Valutazione Ambientale, il Master Plan **deve chiarire che fino ad ora non sono stati redatti e tanto meno approvati piani o studi che riguardino gli impatti derivanti da una nuova trasformazione radicale dell'aeroporto**, sia in termini di funzionamento e uso dello stesso che di maggior ampliamento del suo sedime aeroportuale.

Il Master Plan e il relativo studio ambientale devono inoltre chiarire come, a fronte di questa mancanza, **non debbano essere prioritariamente valutati gli effetti ambientali indotti in un ambito territoriale di area vasta**, come per esempio quello proposto da Regione Lombardia e definito “Quadrante Ovest”, e ciò, proprio in funzione dell'approvazione da parte di Regione Lombardia della legge 12/05 “Legge per

il governo del territorio” che ha avviato un profondo processo di riforma del sistema della pianificazione territoriale, attraverso la valutazione della coerenza complessiva delle scelte di monitoraggio costante delle azioni e degli effetti indotti dalle scelte con forti ricadute territoriali.

3. Carenze nella descrizione del quadro programmatico

I contenuti informativi che sono offerti dal Master Plan per condurre le opportune analisi ambientali, **sono gravemente insufficienti non riportando Programmi e Progetti che sono stati approvati a livello statale, regionale e provinciale.**

Qualunque sia la forma progettuale scelta e qualunque siano le sottigliezze amministrative che le hanno suggerite, è evidente che non è possibile non evidenziare l'esistenza di Piani e di Progetti approvati e già realizzati o in corso di realizzazione con consistenti costi per la collettività, tanto più, che le previsioni del Master Plan ne prevedono l'annullamento con la conseguente perdita dei capitali pubblici investiti.

I progetti pubblici riguardano:

1. accordo di Programma Quadro in materia di trasporti - Aeroporto intercontinentale della Malpensa 2000 - Interventi di mitigazione d'impatto ambientale e di delocalizzazione degli insediamenti residenziali dei comuni sul cui territorio ricade il sedime aeroportuale di Malpensa 2000 integrato con Atto Aggiuntivo dell'aprile 2007. Immobili acquisiti **Bando 2001** - Dgr 06 aprile 2001, n. VII/4184 - in Somma Lombardo, frazione Case Nuove n. 82 per un importo di **€. 24,6 milioni**; immobili acquisiti **Bando 2007** - Dgr 16 maggio 2007, n. 4733 - in Somma Lombardo, frazione Case Nuove allo 11 luglio 2011 n. 164 per un importo di **30,5 mln di €**. Soggetti sottoscrittori: 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 Spa - ALER della Provincia di Varese.
2. accordo di Programma finalizzato alla realizzazione di un polo per la formazione ed il lavoro dedicato ai settori aeronautico, della logistica e dei trasporti come strumento di sviluppo ed innovazione per il sistema aeroportuale. Dgr 30 dicembre 2009, n. 8/10933. Impegno di spesa per la realizzazione dell'edificio scolastico **3,8 mln di €**. Soggetti sottoscrittori: Regione Lombardia - Comune di Somma Lombardo - Associazione Scuola e Lavoro Alto Milanese - Fondazione Politecnico di Milano - Società Malpensa Logistica Europa - Associazione Air Vergiate "Alessandro Passaleva" - Consorzio Formazione Logistica Intermodale - Istituto Statale Istruzione Superiore "Andrea Ponti" - Istituto di Istruzione Superiore Statale "J. C. Maxwell" - Società Obiettivo Lavoro Spa - Società Lufthansa Technik Srl - Società Esercizi Aeroportuali S.E.A.

E' da segnalare, inoltre, che il Ministero delle Infrastrutture ha finanziato per oltre

500.000 euro un progetto denominato “Complessità territoriale” che ha approfondito i temi del riutilizzo delle aree delocalizzate di Malpensa per nuovi interventi di rilancio industriale.

Poiché i programmi e i progetti sopra riportati verrebbero, di fatto, cancellati dalle previsioni progettuali del Master Plan, è evidente che questo aspetto rappresenta una forte criticità della progettualità del Proponente, che incide nella valutazione della sostenibilità del medesimo sotto il profilo economico, sociale ed ambientale.

Atteso che la previsione di annullamento dei progetti determina una perdita di denaro pubblico rilevante, è assolutamente necessario dimostrare all'interno del progetto:

- a. quali aspetti hanno reso i progetti superati o dannosi;
- b. quali siano stati gli errori di programmazione che hanno determinato la realizzazione di scelte così miopi;
- c. come il progetto del Master Plan generi vantaggi e risorse atte a compensare o ad accrescere il capitale pubblico che andrebbe sprecato dall'annullamento dei Progetti e dagli Accordi di Programma in corso di realizzazione.

Data la situazione di grave crisi della finanza pubblica, sarebbe inoltre opportuno dimostrare preventivamente che nel progetto Master Plan sono stati espletati tutti gli approfondimenti progettuali atti a verificare se non sia possibile tener conto, in maniera costruttiva, della salvaguardia degli obiettivi in corso e la valorizzazione delle azioni già programmate.

Tra le mancanze del quadro conoscitivo del Master Plan vi è l'indifferenza nel riconoscere il diritto dell'esistente, della memoria storica architettonica dei luoghi che non può essere valutata in termini economici ma morali.

Si arriva a demolire Cascina Malpensa “*luogo del sogno dell'uomo per la conquista del cielo*” da dove il 17 maggio 1910 spiccò il volo il CA1 di Gianni Caproni, già presente nel catasto di Carlo VI e nella sua attuale configurazione nel Catasto Austriaco del 1790.

L'indifferenza del Soggetto proponente all'ambiente storico culturale di questo nostro territorio è grave, e dimostra che non vi è stata analisi tra le forme del passato e quelle della modernità, tra la conservazione e il mutamento dei luoghi poiché il suo vero obiettivo, più che realizzare una grande infrastruttura trasportistica è un grande progetto immobiliare.

L'Amministrazione Comunale si attiverà per chiedere al Ministero dei Beni Culturali il vincolo monumentale.

4. Carenze descrittive della situazione ambientale esistente.

Nel descrivere l'attuale situazione ambientale, non si tiene conto degli interventi di “mitigazione ambientale” che si sarebbero dovuti realizzare nella fase di vigenza del Piano d'Arca Malpensa (L.R. 12 aprile 1999, n. 10) **ma che, di fatto, non sono stati realizzati.**

Poiché il Piano d'Area Malpensa aveva l'obiettivo di *“accompagnamento territoriale del nuovo aeroporto”* è palese che esso rappresenta la prima base di valutazione da cui è indispensabile partire per qualunque valutazione rispetto alla situazione ambientale dei territori interferiti dalla presenza dell'aerodromo.

La non considerazione di questo aspetto **altera sensibilmente la valutazione del deficit ambientale** che si è accumulato in questi 10 anni nei territori interessati da Malpensa 2000, e quindi, a caduta, falsifica fortemente il significato delle mitigazioni previste dal Master Plan.

E' utile ricordare che i capisaldi su cui si basava il criterio delle compensazioni ambientali del Piano d'Area Malpensa, riguardavano tre aspetti:

- a. il primo si riferiva a una generale compensazione dei territori interessati che doveva derivare dagli effetti economici positivi indotti dalla presenza dell'aeroporto;
- b. il secondo riguardava le consistenti compensazioni ambientali che erano previste a seguito delle realizzazioni delle nuove programmate infrastrutture viarie, che prevedevano l'esecuzione di vasti comparti boscati sia a stabile compensazione dell'aumento locale delle emissioni provocate dall'accrescimento del traffico veicolare sia a mitigazione paesaggistica;
- c. la terza forma di compensazione ambientale riguardava un generale miglioramento dei territori prossimi all'aeroporto, e doveva essere finanziata con i proventi derivanti dalla valorizzazione delle proprietà pubbliche originate dai complessi processi di delocalizzazione che sono stati attuati in questi anni, e non ancora conclusi, nei comuni di Ferno, Lonate Pozzolo e Somma Lombardo.

Uno sguardo anche sommario all'attuale situazione, permette di verificare come è lo stato dell'arte, e più precisamente:

- a. gli effetti economici dovuti alla presenza dell'aeroporto sono stati molto di sotto le previsioni, e si sta verificando che le imprese che sono sorte nel comparto alberghiero, della logistica e del più ampio indotto, risentono della concorrenza operata, con discernimento, all'interno del sedime aeroportuale, dalla Società proponente il progetto. In alcuni casi, come per gli alberghi situati a Case Nuove, il Master Plan propone la loro costruzione nel perimetro aeroportuale determinando, di fatto, la mortificazione della libera concorrenza di mercato. **Soprattutto emerge chiaramente la negazione del rapporto economico con il territorio, poiché l'articolazione del Master Plan passa per la non sinergia con il tessuto produttivo dell'intorno aeroportuale, creando disfunzioni e costi sociali che lo stesso Master Plan non quantifica;**
- b. visto che il Piano d'Area Malpensa ha cessato la sua funzione prima della realizzazione delle infrastrutture stradali e ferroviarie previste dalla sua programmazione, **è molto incerta la possibilità di mantenere le previsioni di compensazione ambientale in esso ipotizzate**, e ciò potrebbe significare che la realizzazione delle infrastrutture trasportistiche di collegamento all'aeroporto

- inserite nel Master Plan, comporti un immediato e stabile peggioramento della situazione ambientale tout court;
- c. dato che le previsioni del Master Plan, configurano un aeroporto legato in massima parte al trasporto merci, è evidente che la realizzazione delle nuove costose infrastrutture avrà lo scopo prevalente di servire questa nuova attività logistica e che pertanto le compensazioni, allora previste e non attuate, debbano essere sommate e realizzate oggi, e mantenute nel tempo, dal Soggetto proponente;
 - d. per quanto riguarda la valorizzazione delle aree delocalizzate, bisogna rilevare che questa possibilità non potrà essere attuata se sarà approvato ciò che il piano prevede per il comparto di Case Nuove, e cioè l'accorpamento di queste proprietà al sedime aeroportuale.

Da ultimo le questioni ancora aperte a Malpensa sono numerose e sono il risultato di un non corretto approccio e di una insoddisfacente gestione di Malpensa 2000 nel rapporto con il suo intorno, e vanno:

- a. dall'attuazione del Decreto D'Alema nella parte operativa, ambientale e epidemiologica;
- b. ad una efficiente rete di monitoraggio del rumore aereo;
- c. alla delocalizzazione;
- d. ai voli notturni (si pensi allo sviluppo del trasporto cargo);
- e. al completamento dei lavori della Commissione Aeroportuale con la definizione della popolazione esposta, con stime al breve e medio periodo e con l'individuazione delle zone A, B e C, indispensabili queste ultime per la redazione dei P.G.T.;
- f. ai piani di risanamento a tutela del territorio e dei cittadini a carico dei gestori aeroportuali, il famoso 7% sugli investimenti aeroportuali;
- g. al recupero sia della tassa sul rumore aereo IRESA (la Lombardia ha perso dal 2001 al 2006 introiti per ben 14,044 mln di €.) che delle quote dell'addizionale comunale pagata dai singoli passeggeri (che non viene ad oggi pienamente riconosciuta).

In questo rapido esame è emerso in maniera molto evidente che la valutazione della situazione ambientale deve partire dal deficit che si registra a seguito di alcune mancate realizzazioni e mitigazioni, e di altre che saranno rese impossibili proprio dalle previsioni del Master Plan oggetto di valutazione.

Si rischia quindi, di valutare come sostenibile una situazione che è già oggi in forte deficit, a causa di interventi previsti e non realizzati e di altri che non lo saranno proprio in seguito alla realizzazione del progetto del Master Plan.

5. Mancanza di alternative nell'elaborazione degli scenari progettuali

Come già accennato nei precedenti capitoli, la scelta progettuale che è sottoposta

all'esame ambientale presenta una impostazione metodologica discutibile per quanto riguarda l'esplicitazione degli scenari progettuali a medio ed a lungo termine.

Questa impostazione condiziona la rilevazione delle criticità, che in questo caso, sembrano assumere la forma di un forte sovradimensionamento del progetto, attuato allo scopo di giustificare scelte che nell'odierna realtà economica e della gestione sono improponibili, e che si giustificano esclusivamente con un ipotetico sviluppo futuro, **che proprio perché non valutabile, è proposto come progressivo, lineare e soprattutto indiscutibile.**

Per mantenere le procedure nell'ambito della correttezza istituzionale e garantire anche in futuro l'attendibilità dei metodi valutativi, come strumento per assumere decisioni complesse che coinvolge il futuro di vaste comunità dell'intorno aeroportuale, è fondamentale che le Autorità preposte al controllo del Master Plan **decantino in maniera rigorosa** i tentativi della Società proponente di sottrarsi all'obbligo di dimostrare gli scenari in esso proposti invocando il "principio di autorità", che nel caso in oggetto, è rappresentato da un'autorevole società specializzata nell'analisi dei trend di sviluppo dei sistemi aeroportuali.

Siccome né gli esperti in questione né altri di analogo livello sono stati in grado di prevedere le fasi alterne e per certi versi drammatiche che l'aeroporto ha attraversato nei primi dieci anni di attività e che sta ancora attraversando, **sembra a questo punto molto sensato, prudente e corretto richiedere al Soggetto proponente di elaborare per il medio e lungo periodo scenari multipli alternativi cui corrispondano, equilibrate e differenti scelte progettuali che permettano una corretta valutazione dei relativi effetti ambientali.**

6. Mancata valutazione degli effetti economici, sociali ed ambientali dovute alle previsioni legate all'ipotesi di inserimento nel perimetro aeroportuale dell'ambito territoriale di Case Nuove

Il progetto oggetto di valutazione, prevede l'annessione al sedime aeroportuale di una ampia porzione territoriale ricadente nel comune di Somma Lombardo e nota, come frazione di Case Nuove.

La previsione del Master Plan è particolarmente reticente su questo aspetto, e prevede l'inglobamento di un'area di circa **23 ettari**, suddivisi in un comparto **Sud** di **14,00 ettari** ed un comparto **Nord** di **8,7 ettari**, all'interno dei quali sono esistenti o con autorizzazioni a costruire:

- a. Comparto Sud (tutti i dati numerici sono stati arrotondati al valore superiore)
 - a. strutture recettive per 8.600 m² di SLP con numero 350 camere e 40 addetti;
 - b. strutture per la ristorazione per 1.500 m² di SLP con 24 addetti;
 - c. attività di spedizioni a particolare valore aggiunto per 2.000 m² di SLP con 42 dipendenti;

- d. edifici delocalizzati di proprietà comunale per 17.800 m² di SLP (fuori terra) e un volume urbanistico di 53.400 m³;
- e. edifici residenziali e non, in proprietà privata per 14.850 m² di SLP e un volume urbanistico di 44.550 m³;
- f. Cimitero comunale per 2.350 m² con 440 tumulazioni;
- g. Sala Civica ed ambulatorio per 230 m² di SLP;
- h. Pozzo di captazione, torre piezometrica ecc.;
- i. Scuola comunale per 555 m² di SLP e ampliamento per 2.120 m² di SLP;

per un investimento privato dal 2005 ad oggi di circa 33,0 mln di €

b. Comparto Nord

- a. parcheggio a silos per 14.300 m² di SLP;
- b. parcheggio a raso per 3.000 m² di SLP;

per un investimento privato di circa 9,0 mln di €

Tra tutte le previsioni progettuali contenute nel Master Plan in corso di valutazione, questo è senza dubbio l'intervento più discutibile per i modi, i tempi e le motivazioni che si sono addotti.

In primo luogo la porzione oggetto dell'ipotesi di inglobamento è già stato oggetto di valutazione nel corso della redazione del Piano d'Area Malpensa, ed è verosimile, che nel momento in cui si è scelto di attuare la delocalizzazione sia stata anche valutata la possibilità di acquisire tutto l'ambito al sedime aeroportuale, ricollocando edifici e gli abitanti in altra parte del territorio.

Giacché la delocalizzazione ha ottenuto un parziale risultato, è lecito supporre che la scelta finale non abbia considerato quel luogo **come ambito strategico per lo sviluppo dell'aeroporto** (Variante al PRG approvato con DGR n. VII/18765 del 17 settembre 2004 - Deliberazione della GC n. 225 del 27 dicembre 2004 - Nota Regionale n. 6076 del 23 febbraio 2005 - Deliberazione della GC n. 50 dello 07 marzo 2005 - Deliberazione del CC n. 42 del 27 maggio 2005 e successiva variante su Case Nuove approvata dal C.C. con deliberazione n.17 del 27 febbraio 2006, BURL del 05 aprile 2006) **al punto che Regione Lombardia a partire dall'anno 2010 ha trasferito e sta trasferendo in "proprietà modale" le aree delocalizzate ai Comuni, con l'esplicito compito di produrre un piano di valorizzazione e di rivalutazione immobiliare al fine di rimpinguare il fondo di mitigazione ambientale previsto dall'Accordo Quadro di Malpensa 2000.**

Proprio per utilizzare i vantaggi insediativi derivanti dalla presenza dell'aeroporto e **in modo da compensare gli svantaggi economici e ambientali che l'aeroporto stesso ha determinato per insipienza di programmazione con il territorio**, l'amministrazione Comunale ha dato avvio alla propria legittima pianificazione in ambito PGT, per un luogo, dove si concentrino non solo attività legate all'aeroporto ma luogo per l'insediamento di forme evolute di innovazione produttiva basate sulla conoscenza (si parla, appunto, di economia della conoscenza) come un distretto tecnologico, un parco produttivo, un Malpensa high-tech gestito da una partnership

pubblico-privato, un luogo non isolato, non chiuso, ma qualcosa come un frame work che possa creare processi diffusi di sviluppo in tutto il circondario aeroportuale: un terminal civile di raccordo tra il territorio e l'infrastruttura aeroportuale.

Dal punto di vista progettuale, l'annessione di parte del territorio di Case Nuove **rimane uno dei punti più oscuri del progetto Master Plan**, dove l'obiettivo dichiarato dell'ampliamento del sedime aeroportuale si sovrappone in maniera ambigua pervasiva e ingannevole con quello della valorizzazione immobiliare perseguito del Soggetto proponente.

A fronte di un discutibile vantaggio nell'organizzazione interna dello scalo aeroportuale (che non era stata ritenuta strategica neanche nel breve periodo in cui era rimasto intatto il sogno dell'hub intercontinentale) le criticità ambientali, sociali ed economiche sono evidenti, ingenti e difficilmente mascherabili.

L'acquisizione di questa parte secondaria e non direttamente utilizzabile per il funzionamento dell'aeroporto determinerebbe **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, i servizi pubblici presenti; **forti costi economici** per la comunità locale dovuti all'impossibilità di valorizzare le aree di proprietà e gli investimenti appena realizzati; **forti costi ambientali** perché, come già argomentato, la mancata valorizzazione delle aree delocalizzate, ora interamente di proprietà pubblica, impedirà la realizzazione di importanti mitigazioni ambientali necessarie per garantire la sostenibilità degli ambiti interferiti dall'aerodromo.

7. Mancata valutazione dei costi economici, ambientali e sociali legati all'ipotesi di annullamento del processo di valorizzazione delle aree delocalizzate nel comparto territoriale di Case Nuove e nell'analogo comparto di Lonate Pozzolo

In conformità a quanto sottolineato e dimostrato nel capitolo precedente, si chiede che nel progetto del Master Plan siano inseriti specifici scenari progettuali che puntino a rendere compatibili gli interventi pubblici e privati già realizzati nel comparto di Case Nuove con lo sviluppo aeroportuale, ipotizzando anche specifiche forme di gestione pubblico-private per il raggiungimento della valorizzazione delle aree prevista dall'Accordo Quadro o in alternativa, riportare il sedime aeroportuale nei confini attuali dando così piena valenza all'attività pianistica comunale per la valorizzazione delle aree delocalizzate.

Si chiede, inoltre, che nell'elaborazione degli scenari alternativi di sviluppo si valuti la possibilità di valorizzare le proprietà pubbliche delocalizzate nell'analogo comparto del comune di Lonate Pozzolo, in questo caso utilizzando la logistica inserita in ambito aeroportuale dal Master Plan, con il fine di salvaguardare e valorizzare le risorse pubbliche impiegate per la delocalizzazione e nel contempo promuovere lo sviluppo del territorio interferito dall'aeroporto tutelando il più possibile l'area demaniale oggetto di

ampliamento aeroportuale.

Per i Comuni soggetti a mitigazione d'impatto e a delocalizzazione e precisamente Somma Lombardo, Lonate Pozzolo e Ferno, sono state spese per il **primo bando (anno 2001/2006) 82,26 mln di €** e per il **secondo bando (anno 2007) in fase di esaurimento si ipotizzano 80,34 mln di €**

Il Master Plan cancella dalla sua memoria l'azione di delocalizzazione voluta dallo Stato, dalla Regione e dai Comuni per una miglior gestione reciproca dell'intorno aeroportuale, e inglobando le aree de localizzate (Case Nuove) con l'obiettivo di una evidente valorizzazione patrimoniale o negando l'esistenza (Lonate Pozzolo) per la voracità di dar corso ad ogni attività economica all'interno del sedime aeroportuale, non permette di dar corso a quell'azione pianistica comunale in grado di catturare il valore economico delle trasformazioni.

Occorre, tuttavia ricordare, che l'equilibrio economico dei progetti di valorizzazione comunali dal punto di vista benefici e costi pubblici non significa il loro equilibrio economico finanziario, ma solo che la **Società dell'intorno aeroportuale ricaverebbe un vantaggio economico, ambientale e sociale non inferiore al costo. Tutto ciò è negato dall'azione progettuale impropria del Soggetto proponente.**

8. Mancato approfondimento sul tema della salute pubblica.

Lo studio di impatto ambientale del Master Plan presentato dal Soggetto promotore, **non prende in considerazione tutti gli studi sulla salute pubblica e sul monitoraggio e sulla qualità dell'ambiente che dal 2000 ad oggi sono stati prodotti dai comuni dell'intorno aeroportuale di Malpensa e dal Parco della Valle del Ticino** (per quanto riguarda Somma Lombardo: Studio SALUS DOMESTICA dell'ASL di Varese; Monitoraggio inquinamento atmosferico in collaborazione con il CCR di Ispra incentrato sulla presenza dell'aeroporto della Malpensa nel territorio del comune di Somma Lombardo; la Ricerca del Dipartimento di Medicina del Lavoro dell'Università degli Studi di Milano sui disturbi sociali e relazionali derivanti dalla presenza dell'aeroporto di Malpensa; le analisi annuali sul particolato atmosferico redatte in collaborazione con ARPA Lombardia; il Rapporto sullo stato dell'Ambiente redatto dal comune, sino alla Valutazione della qualità dell'aria nel territorio del Parco del Ticino del 2010) limitandosi solamente ad analizzare lo studio HYENA (HYpertension and Exposure to Noise near Airport) **dimenticando che il trasporto cargo opera e opererà nella fascia notturna, già oggi tema di aspro confronto in Commissione Tecnica Aeroportuale.**

Proprio perché la Valutazione Ambientale sottoscrive che per le emissioni in atmosfera, in fase di esercizio, si avranno *"... ricadute e deposizione di inquinanti al suolo e effetti sulla salute della popolazione in area vasta"* **si censura la mancata attenzione del Soggetto proponente agli inquinanti nelle fasi di decollo e di atterraggio degli aeromobili** in quanto non viene definita l'impronta di ricaduta territoriale in rapporto

alle rotte ed ai venti dominanti, nonché i derivati costi sociali, ambientali ed economici alla luce dell'inquinamento riscontrato e denunciato su di un'area boschiva, dichiarata "riserva della biosfera" dall'Unesco e SIC "Brughiera del Dosso, di 210 ettari in Comune di Somma Lombardo, dove l'inquinamento da idrocarburi totali assume valori molto elevati pur essendo il bosco in area protetta e non soggetta a traffico veicolare. Ad oggi è in corso una corrispondenza di chiarimenti tra la Comunità Economia Europea, il Ministero dell'Ambiente e Regione Lombardia dalla quale risulta che proprio i proventi derivanti dalla valorizzazione delle aree delocalizzate saranno usati per gli interventi di mitigazione e di tutela ambientale.

Per il monitoraggio ambientale si rimarca che oltre le centraline di qualità dell'area poste in prossimità dell'aeroporto, non viene minimamente considerato l'ampliamento del monitoraggio stesso già richiesto in sede di Commissione Tecnica Aeroportuale, mediante l'utilizzo dei bioindicatori da estendersi su un'ampia area dell'intorno aeroportuale in corrispondenza delle Sid di decollo e dei sentieri di discesa, dove la popolazione dell'intorno è maggiormente concentrata.

Per quanto sopra indicato, emerge in maniera evidente che lo studio di impatto ambientale volutamente dimentica di affrontare in termini concreti situazioni critiche emerse dagli studi prodotti dai comuni dell'intorno aeroportuale e scorda scientemente criticità già in atto di grave e difficile soluzione, anche in considerazione della L.R. 24/2006 - "Norme per la prevenzione e la riduzione delle emissioni in atmosfera a tutela della salute e dell'ambiente" e la successiva delibera n. 5290 del 2 agosto 2007 - "Suddivisione del territorio regionale in zone e agglomerati per l'attuazione della L.R. 24/2006" nella quale i comuni dell'intorno aeroportuale sono inseriti in zona "A" di risanamento.

9. Conclusioni

Sulla base delle valutazioni sopra riportate si ritiene che il Master Plan e la relativa Valutazione Ambientale debbano essere radicalmente rivisti e che, in particolar modo, si debba porre rimedio alle seguenti carenze procedurali, metodologiche e tecniche:

- a. per quanto riguarda la scelta dello strumento progettuale da sottoporre a valutazione ambientale si richiede una profonda riformulazione della forma e dei contenuti progettuali del Master Plan e delle conseguenti valutazioni ambientali, in modo che siano effettivamente valutabili dalle collettività che vivono nei territori interferiti dall'intervento;
- b. per quanto riguarda gli errori e reticenze nella scelta dell'ambito territoriale di riferimento si chiede di ripristinare la correttezza dei criteri che devono presiedere alla valutazione, chiarendo che fino ad ora non sono stati redatti e tanto meno approvati piani o studi che riguardino gli impatti derivanti da una nuova trasformazione radicale dell'aeroporto. Il Master Plan ed il relativo studio ambientale devono inoltre esplicitare come, a fronte di questa mancanza, non

- debbano essere prioritariamente valutati gli effetti ambientali indotti in un ambito territoriale adeguato;
- c. per quanto riguarda le carenze nella descrizione del quadro programmatico si sottolinea che i contenuti informativi che sono offerti dal Master Plan per condurre le opportune analisi ambientali sono gravemente carenti e non riportano programmi e progetti che sono stati approvati a livello statale, regionale e provinciale;
- d. per quanto riguarda la carente descrizione della situazione ambientale esistente si rileva che nella descrizione non si tiene conto degli interventi ambientali che avrebbero dovuto essere realizzati durante il periodo di vigenza del Piano d'Arca Malpensa ma, che di fatto, non sono stati realizzati. Si rileva, quindi, che la valutazione della situazione ambientale deve partire dal deficit che si registra a seguito di alcune mancate realizzazioni e di altre che saranno rese impossibili proprio dalle previsioni del Master Plan oggetto di valutazione;
- e. per quanto riguarda la mancanza di alternative nell'elaborazione degli scenari progettuali si sottolinea che essa crea una impostazione metodologicamente discutibile per quanto riguarda l'esplicitazione degli scenari progettuali a medio ed a lungo termine. Questa impostazione condiziona la rilevazione delle criticità, che in questo caso, sembrano assumere la forma di un forte sovradimensionamento del progetto che è attuata allo scopo di giustificare scelte che nella situazione odierna sono improponibili e si giustificano esclusivamente con un ipotetico sviluppo futuro, che proprio perché non valutabile, viene proposto come progressivo lineare e soprattutto indiscutibile. Si ritiene, quindi, sensato, prudente e corretto richiedere al Soggetto proponente di elaborare per il medio e lungo periodo scenari multipli alternativi, cui dovranno corrispondere equilibrate e differenti scelte progettuali che permettano un'esatta valutazione dei relativi effetti ambientali;
- f. per quanto riguarda la mancata valutazione degli effetti economici, sociali ed ambientali dovute alle previsioni progettuali legate all'ipotesi di inserimento nel perimetro aeroportuale dell'ambito territoriale di Case Nuove, si sottolinea che tra tutte le previsioni progettuali contenute nel Master Plan questo è senza dubbio l'intervento più discutibile per i modi i tempi e le motivazioni che sono addotte. Infatti, a fronte di un opinabile vantaggio nell'organizzazione interna dello scalo aeroportuale le criticità ambientali, sociali ed economiche sono evidenti, ingenti e difficilmente mascherabili. 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, come già argomentato, la mancata valorizzazione delle aree delocalizzate ed ora

- interamente di proprietà pubblica, impedirà la realizzazione di importanti mitigazioni ambientali necessarie per garantire la sostenibilità ambientale degli ambiti interferiti dall'aeroporto;
- g. per quanto riguarda la mancata valutazione dei costi economici, ambientali e sociali legati all'ipotesi di annullamento del processo di valorizzazione delle aree delocalizzate nel comparto territoriale di Case Nuove e nell'analogo comparto di Lonate Pozzolo, si chiede che nell'elaborazione di scenari alternativi di sviluppo si valuti la possibilità di valorizzare le proprietà delocalizzate al fine di salvaguardare e valorizzare le risorse pubbliche impiegate e di promuovere lo sviluppo del territorio interferito dall'aeroporto;
- h. per quanto riguarda il mancato approfondimento sul tema della salute pubblica si chiede che vengano presi in considerazione tutti gli studi sulla salute pubblica e sulla qualità dell'ambiente prodotti dai Comuni dell'intorno aeroportuale e dal Parco del Ticino e che venga valutato e mappato l'inquinamento da idrocarburi totali in considerazione al fatto che i Comuni dell'intorno aeroportuale ricadono in fascia "A" di risanamento ambientale secondo le indicazioni della L.R. 24/2006 e della successiva delibera di attuazione n. 5290 del 2 agosto 2007.

Poiché molti degli attuali contenuti del Master Plan si configurano come una severa censura del comportamento della autorità Statale, Regionale e Provinciale, si richiede agli Enti interessati precisazioni per smentire o confermarne le valutazioni contenute nel Master Plan stesso, e nel caso di conferma dell'impostazione progettuale del Master Plan si pretende dai medesimi Enti le motivazioni tecnico/economiche che hanno determinato così gravi errori di programmazione pubblica.

Da ultimo, 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 sostenerne 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.



Città di Somma Lombardo
Provincia di Varese

VERBALE DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

Delibera N. 33 / 2011

OGGETTO: AEROPORTO DI MILANO MALPENSA. VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE DEL NUOVO MASTER PLAN AEROPORTUALE - OSSERVAZIONI. DELIBERAZIONE IMMEDIATAMENTE ESEGUIBILE.

L'anno duemilaundici, addì ventuno del mese di luglio, alle ore 21.00 in Somma Lombardo, nella Sala Consiliare di Palazzo Viani Visconti.

Convocato con provvedimento del Presidente del Consiglio, a termine dell'art. 18, comma 3° del vigente Regolamento del Consiglio Comunale, in sessione Urgente di Prima convocazione, previo avviso scritto in data 19 luglio 2011, prot. n. 19622, come da referti del Messo Comunale, si è riunito il Consiglio Comunale.

Sono intervenuti alla riunione il Signor COLOMBO Guido, Sindaco e i seguenti Consiglieri:

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

Totale Presenti:	15
Totale Assenti:	6

Sono altresì presenti, a termine dell'art. 35, comma 4, del vigente Statuto Comunale, gli Assessori

Signori:

- | | | |
|------------------------|----------------------|------------------------|
| - IAMETTI Piero Cesare | - PERUZZOTTI Adriano | - COLOMBO Guido Pietro |
| - COLOMBO Claudia | - MENEGHETTI Marco | - LEONI Renato |

Riconosciuta legale l'adunanza il Presidente del Consiglio, Avv. Martina Pivetti, a termine dell'art. 39, comma 1°, del Dlgs. 18 agosto 2000, n° 267 e dell'art. 25, comma 1°, del vigente Statuto Comunale, assume la presidenza e dichiara aperta la seduta per la trattazione dell'argomento in oggetto.

Assiste il Segretario Comunale, Pietri Antonella.

Il Presidente dà la parola al Sindaco per l'illustrazione del contenuto dell'allegata osservazione n. 1; successivamente interviene il Consigliere Pasin che commenta l'allegata osservazione n. 2.

Quindi

PRESO ATTO della discussione come sotto testualmente riportata:

(OMISSIS.....)

PRESO altresì atto delle dichiarazioni di voto espresse dai Capi Gruppo Consiliari come indicate nella discussione sopra citata;

IL CONSIGLIO COMUNALE

Premesso che:

- in data 18 maggio 2011 è pervenuta da SEA – Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – copia del nuovo Master Plan dell'Aeroporto di Milano Malpensa, del relativo Studio di Impatto Ambientale (SIA) e della corrispondente Sintesi non Tecnica, come previsto dal Decreto Legislativo 152/2006 e s.m.i., con relativa richiesta di pronuncia di Compatibilità Ambientale;
- in data 16 giugno 2011 è stato pubblicato avviso al pubblico ai sensi dell'art. 24 c.1 del D.lvo 152/2006, come indicato nella comunicazione dell'ENAC del 9.05.2011 - prot. 58130;

Preso atto che il nuovo Master Plan Aeroportuale prevede in sintesi :

- l'ampliamento del sedime aeroportuale attuale attraverso l'espansione prevalentemente a Sud su aree per la quasi totalità appartenenti al demanio militare localizzato. La superficie del sedime aeroportuale passerà da circa 1.220 ha a circa 1.657 ha previsti, con incremento di circa 437 ha (*Figura 3.4.2b*)
- la realizzazione di nuova pista, lunga 2.400 m, a Sud del terminale 1, completa di vie di rullaggio e piazzali aeromobili con le relative attrezzature ed impianti;
- la creazione di una nuova arca passeggeri attraverso la realizzazione di un nuovo satellite tra le due piste esistenti (*Midfield Satellite*), con

relativi ponti di imbarco e aree parcheggio aeromobili, collegato con un tunnel sotterraneo alla nuova area del Terminal 1;

- la realizzazione di nuovo corpo di fabbrica a Sud del Terminal 1, dove sono accolti i passeggeri diretti, attraverso il tunnel sotterraneo, al *Midfield Satellite*;
- la riconfigurazione del Terminal 2, mediante la realizzazione di un nuovo molo;
- l'ampliamento dell'area cargo nell'area a Sud Ovest del sedime già attualmente denominata Cargo City, con possibilità di ulteriore espansione verso sud;
- il parco logistico e funzioni di supporto ed integrative delle attività aeroportuali, localizzate nella parte a sud nell'area di espansione del sedime;
- le aree tecniche dedicate alla manutenzione degli aeromobili, localizzate nelle parti Nord Est e Nord Ovest del sedime aeroportuale;
- Entro il 2020: l'estensione dell'attuale Terminal 1 verso Sud e la realizzazione del corpo centrale del nuovo Midfield Satellite e del tunnel sotterraneo di collegamento;
- Entro il 2030: la messa a regime degli interventi previsti dal Nuovo Master Plan Aeroportuale.

Atteso che l'art. 26 del Decreto Legislativo 3 aprile 2006 n. 152 prevede che gli Enti interessati esprimano il proprio parere entro sessanta giorni dal ricevimento della domanda;

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

Ritenuto necessario e doveroso procedere alla formulazione di osservazioni specifiche e puntuali relativamente agli aspetti più direttamente relativi al territorio, sia dal punto di vista urbanistico-ambientale che infrastrutturale;

Vista l'Osservazione n.1 in materia urbanistico-ambientale, allegata al presente atto per formarne parte integrante e sostanziale;

Vista l'Osservazione n.2 in materia di infrastrutture, allegata al presente atto per formarne parte integrante e sostanziale;

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

Dato atto che le suddette osservazioni sono state illustrate nella seduta della Commissione Territorio del 18.07.2011;

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

VISTO il parere tecnico favorevole espresso dal competente Dirigente ai sensi dell'art 49 del D.Lgs 267/2000;

Con votazione espressa nei modi e nei termini di legge:

1. Osservazione n. 1 Presenti e Votanti n. 15 Voti Favorevoli n. 15 Voti Contrari 0 Astenuti 0
2. Osservazione n. 2 Presenti e Votanti n. 15 Voti Favorevoli n. 15 Voti Contrari 0 Astenuti 0
3. Parere Ambientale negativo Presenti e Votanti n. 15 Voti Favorevoli n. 15 Voti Contrari 0 Astenuti 0

DELIBERA

1. di approvare l'Osservazione n. 1 in materia urbanistico-ambientale, che si allega al presente atto quale parte integrante e sostanziale;
2. di approvare l'Osservazione n. 2 in materia di infrastrutture, che si allega al presente atto quale parte integrante e sostanziale;
3. di esprimere di conseguenza parere ambientale negativo per le argomentazioni e motivazioni contenute nelle premesse e negli allegati 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 al fine di garantire il rispetto della tempistica prevista dalla legge per la presentazione delle osservazioni,

Con votazione unanime espressa nei modi e nei termini di legge

DELIBERA

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

ALLEGATI:

- Osservazione n. 1 in materia urbanistico-ambientale

- Osservazione n. 2 in materia di infrastrutture

Uffici Interessati:
Ufficio Urbanistica

La seduta viene chiusa alle ore 23.02

Il presente verbale è sottoscritto come segue, con riserva di lettura ed approvazione in una prossima adunanza consiliare.

IL PRESIDENTE
Firmato Digitalmente

Avv. Martina PIVETTI

IL SEGRETARIO GENERALE
Firmato Digitalmente

PIETRI Antonella Anna

Perrone Raffaele

Da: milena.bertani@libero.it
Inviato: mercoledì 28 novembre 2012 17.07
A: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it
Oggetto: MASTERPLAN AEROPORTUALE MALPENSA
Allegati: SOMMA LOMBARDO CC.pdf; SOMMA ALL. 1.pdf; 14_prot_12205_oss_ferno_inviata.pdf; DGR 10286.2009.pdf; DGR 9855.2009.pdf; DGR 4360_Malpensa 20121026.pdf; DR. GRILLO.pdf

Priorità: Alta

Gentile Dr. Grillo,
Le anticipo i contenuti di una nota che sarà trasmessa per pec.

Cordiali saluti
Milena Bertani



