



Somma Lombardo, 13 dicembre 2021.

Ministero della Transizione Ecologica

matk@pec.minambiente.it

Egr. Dott. Roberto Cingolani

Ministro

segreteria.ministro@pec.minambiente.it

E. p.c.

Regione Lombardia

Gent. Dott.ssa Claudia Maria Terzi

Assessore Infrastrutture e Trasporti

claudia_maria_terzi@regione.lombardia.it

Egr. Dott. Raffaele Cattaneo

Assessore Ambiente e Clima

raffaele_cattaneo@regione.lombardia.it

Egr. Dott. Pietro Foroni

Assessore Territorio e Protezione Civile

pietro_foroni@regione.lombardia.it

Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

Egr. Dott. Pierluigi Di Palma

Presidente

protocollo@pec.enac.gov.it

segreteria.presidente@enac.gov.it

Gent. Dott.ssa Monica Piccirillo

Direttrice Aeroporto Malpensa

m.piccirillo@enac.gov.it

Parco Lombardo della Valle del Ticino

parco.ticino@pec.regione.lombardia.it

Gent. Dott.ssa Cristina Chiappa

Presidentessa

presidente@parcoticino.it

Egr. Dott. Claudio De Paola

Direttore

direzione@prcoticino.it

SEA S.p.a

Egr. Dott. Armando Brunini
Amministratore delegato
armando.brunini@seamilano.eu

Egr. Dott. Alessandro Fidato
Direttore Operativo
alessandro.fidato@seamilano.eu

Oggetto: Documento Sindaci del CUV sul Masterplan Aeroporto della Malpensa

Egregio Signor Ministro buongiorno.

In qualità di Sindaci, rappresentanti dei 9 comuni dell'intorno aeroportuale costituenti il Comitato Urbanistico Volontario, riteniamo fondamentale, in occasione della presentazione del cosiddetto "Masterplan dell'Aeroporto della Malpensa 2035", attivare un confronto vero e costruttivo tra i diversi portatori di interesse presenti nel territorio.

Dal nostro punto di vista l'ipotizzato sviluppo dell'aeroporto non potrà che essere "equilibrato e sostenibile", vale a dire rispettoso del territorio, delle sue esigenze, delle sue tradizioni.

Solo un aeroporto compatibile ed integrato con il contesto in cui è inserito ed operante nel rispetto delle istanze del territorio, può essere percepito dai cittadini in modo positivo.

Nonostante l'inadeguato tempo a disposizione per esprimere pareri ed osservazioni su un progetto che impatterà in modo significativo sulla vita dei nostri concittadini, nell'anticiparle che **il nostro parere non è favorevole**, Le inviamo alcune considerazioni e proposte, frutto anche delle interlocuzioni intrattenute nei mesi scorsi con Regione Lombardia e SEA, utili a favorire un proficuo confronto sui seguenti temi:

1. Sostenibilità ambientale dell'aeroporto della Malpensa.
2. Azioni per la riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico.
3. Collegamenti efficienti con l'Aeroporto della Malpensa e miglioramento della viabilità dei comuni limitrofi.
4. Ricadute occupazionali e tipologie contrattuali (buona e diffusa occupazione).
5. Programmazione e sviluppo territoriale.
6. Risorse e rappresentanza del territorio.

1. SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE DELL'AEROPORTO DELLA MALPENSA.

Crediamo sia prioritario definire con chiarezza qual è il numero massimo di movimenti (passeggeri e cargo) che il territorio è in grado di sopportare, con le attuali due piste (siamo contrari ad ogni ipotesi di realizzazione di una terza pista), prima di evidenziare criticità. Per fare ciò è necessaria una Valutazione (ambientale, sanitaria, infrastrutturale) che consideri a 360° gli effetti sul territorio di un incremento delle attività aeroportuali.

Riteniamo opportuno che ogni nuova attività a supporto dell'aeroporto sia realizzata all'interno del sedime aeroportuale o nelle aree delocalizzate o in quelle già individuate dalla programmazione urbanistica dei comuni, non riteniamo necessario espanderne i confini.

Infine chiediamo la rapida attuazione di tutte quelle opere di mitigazione e compensazione ambientale previste nell'allegato A1 del cosiddetto "Piano d'area Malpensa".

Rispetto a quanto contenuto nel Masterplan ed alle integrazioni fornite dal Gestore Aeroportuale valutiamo positivamente:

- La scelta di non prevedere la realizzazione della terza pista.
- La previsione di un'analisi che tenga conto anche delle possibili ricadute sulla salute.
- La disponibilità a valutare investimenti nelle aree delocalizzate in sintonia a quanto contenuto nel *"Masterplan per la rigenerazione intercomunale delle aree delocalizzate di Malpensa"*.

Permangono a nostro avviso le seguenti criticità:

- La mancata previsione di un numero massimo di movimenti giornalieri, in decollo ed in atterraggio, che tenga conto delle ricadute sul territorio dell'intorno aeroportuale in termini di inquinamento e di congestionamento della viabilità
- La previsione della espansione di Cargo City a sud dell'aeroporto con conseguente occupazione di spazi della brughiera del Gaggio
- La mancata realizzazione di una VAS.
- La previsione di una "Airport City" interna all'aeroporto che attrarrà investimenti e risorse, a detrimento di possibili recuperi delle aree delocalizzate e/o dismesse esterne al sedime aeroportuale.
- La previsione del parziale abbattimento di Cascina Malpensa, storico immobile che ospitò prima i cavalleggeri e poi i piloti che diedero il via all'epopea del volo.

2. **AZIONI PER LA RIDUZIONE DELL'INQUINAMENTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO.**

Il controllo e la costante riduzione dell'inquinamento acustico e atmosferico devono essere obiettivi da perseguire quotidianamente, al fine di garantire alle popolazioni del territorio un'adeguata qualità della vita.

Per fare ciò è a nostro avviso fondamentale garantire:

- il pieno rispetto degli accordi esistenti, inerenti le rotte di decollo e gli orari di utilizzo delle piste;
- la ferrea limitazione dei voli cargo durante le ore notturne (devono rappresentare l'eccezione, non la regola); la qualità della vita (e del riposo) dei cittadini deve essere garantita e preservata.
- il corretto utilizzo delle SID di uscita degli aeromobili;
- il decollo da fondo pista per la totalità degli aeromobili (salvo eccezioni per safety).
- la massima quota possibile di sorvolo dei centri abitati, anche a costo di rimodulare il carico degli aeromobili.

Occorre inoltre migliorare e velocizzare l'attuale sistema di condivisione delle rilevazioni acustiche (che prevede solo la diffusione di dati medi) e dei tracciati radar (ad oggi non disponibili ai comuni).

Ciò, oltre a favorire una maggior trasparenza nei confronti del territorio, consentirebbe di poter intervenire sui movimenti che generano picchi di rumore anomali.

Ribadiamo inoltre la necessità della realizzazione di una rete di centraline, supervisionate da ARPA, per il monitoraggio della qualità dell'aria, a partire dalla riattivazione di quelle esistenti a Lonate Pozzolo e Somma Lombardo.

Anche mirate politiche tariffarie e fiscali possono favorire un più veloce ammodernamento delle flotte delle compagnie aeree operanti a Malpensa, e con esso la riduzione delle emissioni acustiche ed atmosferiche. Per fare ciò è a nostro avviso necessario:

- Differenziare il più possibile le tariffe applicate dal gestore aeroportuale, al fine di premiare le compagnie che operano con aeromobili di ultima generazione;
- Rendere operativa l'Imposta Regionale Sulle Emissioni Sonore degli Aeromobili (IRESA), così da promuovere, in combinato disposto con la differenziazione delle tariffe, l'utilizzo di aeromobili meno rumorosi;

E' fondamentale attuare la zonizzazione acustica dell'aeroporto della Malpensa così da applicare le procedure antirumore e sanzionare le infrazioni, nonché attuare le compensazioni dovute dal gestore aeroportuale previste dalla normativa.

Attraverso audizione di ANCAI presso Commissione Trasporti del Senato (luglio 2019) si è richiesta applicazione anche in Italia della normativa che sanziona i singoli sorvoli di velivoli rumorosi (applicata in Germania); in attesa degli auspicati sviluppi normativi riteniamo necessario attivare un sistema di alert e di "ammonizioni".

Rispetto a quanto contenuto nel Masterplan ed alle integrazioni fornite dal Gestore Aeroportuale valutiamo positivamente:

- La volontà di differenziare le tariffe al fine di favorire il rinnovamento delle flotte di aeromobili.
- La disponibilità, manifestata da parte del gestore aeroportuale, alla installazione di centraline per il controllo della qualità dell'aria.
- La disponibilità a supportare la definizione della cosiddetta zonizzazione acustica dell'aeroporto, finalizzata all'applicazione delle procedure antirumore, al sanzionamento delle infrazioni, nonché alla attuazione delle compensazioni previste dalla normativa dovute dal gestore aeroportuale.
- La disponibilità ad individuare (e a fornire ai comuni) strumenti agili di rilevazione delle emissioni sonore che vadano oltre il dato medio

Permangono a nostro avviso le seguenti criticità:

- La previsione di un significativo aumento del traffico Cargo, anche in orario notturno, che comporterebbe un deciso peggioramento della qualità di vita delle popolazioni residenti nell'intorno aeroportuale.

- La mancata previsione di un numero massimo di movimenti giornalieri, in decollo ed in atterraggio, che tenga conto delle ricadute in termini di inquinamento acustico ed atmosferico e dell'impatto sulla viabilità dei comuni.

3. COLLEGAMENTI EFFICIENTI CON L'AEROPORTO DELLA MALPENSA E MIGLIORAMENTO DELLA VIABILITÀ DEI COMUNI LIMITROFI.

L'aumento del numero di passeggeri e delle tonnellate di merci in transito da e per l'aeroporto, ha già portato ad un significativo incremento del traffico veicolare sulle principali vie di comunicazione, creando non pochi problemi alla viabilità dei comuni.

Per tale motivo è necessaria la rapida attuazione di tutte le seguenti opere di collegamento con l'aeroporto già definite come "Interventi prioritari di definitiva individuazione" (Allegato A1) nel cosiddetto "Piano d'Area Malpensa":

- *Tangenziale Nord di Somma Lombardo e Arsago Seprio* (importante per collegare velocemente l'aeroporto con i caselli di Vergiate e di Besnate dell'autostrada A8).
- *SS 341 Gallarate - Vanzaghello*, per il tratto compreso nel Comune di Samarate.
- *Variante alla SP 28* (Dal comune di Samarate, Frazione Cascina Costa, alla zona industriale di Ferno).
- *Tangenziale Ovest di Gallarate* da Besnate (A8-A26) a Cardano al Campo (SS 336).

Si tratta di collegamenti ritenuti fondamentali venti anni or sono ed ora assolutamente indifferibili anche al fine di risolvere i problemi di viabilità dei comuni dell'intorno aeroportuale.

Analogo discorso vale per la riqualificazione e la messa in sicurezza della SS336, a partire dai progetti predisposti da SEA e ANAS già condivisi con gli enti locali, anche attraverso l'eventuale installazione di strumenti di limitazione e controllo della velocità, un intervento non più differibile.

L'organizzazione delle Olimpiadi Invernali Milano-Cortina 2026 e l'implementazione del Piano Nazionale di Ripartenza e Resilienza, con gli importanti investimenti infrastrutturali che ne conseguiranno, rappresentano un'irripetibile occasione per realizzare queste opere "incompiute".

Una migliore pubblicizzazione dei vantaggi in termini di tempi di percorrenza ed una equiparazione del pedaggio, può favorire l'utilizzo dell'autostrada A4 (Milano Torino) e della SS336 Dir, con innegabili vantaggi in termini redistribuzione del traffico, riduzione degli incidenti e dell'inquinamento atmosferico.

Un miglioramento della sostenibilità viabilistica (ed ambientale) si potrà ottenere anche attraverso lo sviluppo di una mobilità dolce (piste ciclo-pedonali) e di quella pubblica (aumento e/o potenziamento dei collegamenti autobus con i centri cittadini e di quelli ferroviari esistenti).

Sul tema del collegamento ferroviario tra il Terminal 2 e la linea Milano-Domodossola, il CUV fa propria la posizione espressa dai Sindaci dei quattro comuni coinvolti dall'opera e ritiene prioritaria la realizzazione delle opere precedentemente elencate.

Rispetto a quanto contenuto nel Masterplan ed alle integrazioni fornite dal Gestore Aeroportuale valutiamo positivamente:

- La realizzazione di uno studio sull'impatto sulla viabilità di collegamento con l'aeroporto (anche se poco attento alle ricadute sulla viabilità dei comuni).
- La progettazione della riqualificazione di un tratto della SS336 (Via Giusti).

Permangono a nostro avviso le seguenti criticità:

- La Previsione di realizzazione del collegamento ferroviario T2-Gallarate.
- La mancata definizione nel suddetto studio delle criticità per la viabilità dei comuni dell'intorno aeroportuale.
- La mancata previsione di una tempistica precisa (e celere) di realizzazione di tutte le opere di collegamento con l'aeroporto sopra citate e della riqualificazione della 336 a partire dai progetti già definiti con i comuni del CUV.
- La mancata previsione di interventi atti a favorire la cosiddetta mobilità dolce.

4. **RICADUTE OCCUPAZIONALI E TIPOLOGIE CONTRATTUALI (BUONA E DIFFUSA OCCUPAZIONE).**

Durante uno dei workshop organizzati da Sea sul futuro Masterplan, è emerso un dato emblematico: delle circa 15.000 persone occupate a vario titolo all'interno dell'Aeroporto della Malpensa, solo il 18,2% risiede in uno dei nove comuni del CUV.

Si tratta di un risultato che, al netto delle ricadute indirette sull'indotto, ci lascia insoddisfatti.

E' importante che il futuro incremento di passeggeri e merci porti ad un aumento significativo dell'occupazione (anche) di cittadini residenti nei comuni del CUV.

La strada per conseguire in modo trasparente questo obiettivo, è quella di censire la tipologia delle professioni richieste in futuro a Malpensa e provvedere alla loro formazione ed al loro conseguente reclutamento, tramite:

- Una partnership con i Centri di Formazione Professionale e ITS presenti nel territorio del CUV.
- L'apertura di uno sportello lavoro all'interno dell'aeroporto collegato con i vari sportelli Informagiovani comunali per favorire il continuo scambio di informazioni tra imprese e lavoratori del territorio.

E' inoltre necessario garantire una adeguata tutela dei lavoratori occupati a Malpensa anche attraverso la possibile stipula, in accordo con le parti sociali, di un contratto di sito.

Rispetto a quanto contenuto nel Masterplan ed alle integrazioni fornite dal Gestore Aeroportuale valutiamo positivamente:

- La possibile individuazione di una "Academy" che si occupi, in sinergia con le agenzie già presenti nel territorio, della formazione e della riqualificazione del personale, anche al fine di migliorare il tasso di occupazione dei cittadini residenti nell'intorno aeroportuale.

Permangono a nostro avviso le seguenti criticità:

- La mancata previsione di uno sportello lavoro aeroportuale collegato con gli sportelli presenti negli enti locali e nei centri di formazione professionale.
- La mancata previsione delle modalità di interlocuzione con gli enti locali e con i CFP del territorio della cosiddetta “Sea Academy”.

5. PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO TERRITORIALE.

Durante la fase di preparazione al progetto “Bridge”, Regione Lombardia ha attuato un’utile opera di coordinamento dei Comuni del Cuv finalizzata alla definizione di politiche congiunte sul tema dei parcheggi riservati agli utenti dell’aeroporto.

Analogo intervento è stato messo in atto da Regione Lombardia, Provincia di Varese e Comuni di Ferno, Lonate Pozzolo e Somma Lombardo nella elaborazione di un “*Masterplan per la rigenerazione intercomunale delle aree delocalizzate di Malpensa*” e nella conseguente stipula di un accordo territoriale di applicazione dello stesso.

Si tratta di esempi recenti e positivi di concertazione istituzionale che possono essere replicati nella definizione e applicazione di piani di sviluppo compatibile delle attività economiche nell’intorno aeroportuale.

A tal proposito due sono, a nostro parere, gli strumenti adottabili:

- un nuovo Piano d’Area;
- un accordo di programma, sull’esempio di quello in itinere finalizzato alla riqualificazione delle cosiddette “Aree delocalizzate”.

Riteniamo inoltre necessaria la definizione di una Zona Economica Speciale (ZES) o di una Zona Logistica Semplificata (ZLS) da individuarsi estendendo anche alle aree aeroportuali la normativa nazionale che oggi le prevede per le zone portuali.

L’obiettivo è quello di stimolare l’insediamento di operatori del settore terziario avanzato nelle aree delocalizzate dell’intorno aeroportuale, nonché favorire il recupero delle numerose aree industriali dismesse presenti nei comuni dell’area di Malpensa, rilanciando l’economia dell’intero territorio, amplificando nel contempo i positivi effetti derivanti dall’introduzione delle leggi regionali sulla riduzione del consumo di suolo e sulla rigenerazione urbana.

Rispetto a quanto contenuto nel Masterplan ed alle integrazioni fornite dal Gestore Aeroportuale valutiamo positivamente:

- La dichiarata disponibilità di SEA a valutare interventi di riqualificazione delle aree delocalizzate in linea con quanto previsto dal “*Masterplan per la rigenerazione intercomunale delle aree delocalizzate di Malpensa*”.

Permangono a nostro avviso le seguenti criticità:

- L’assenza di previsione di uno strumento istituzionale di programmazione territoriale concertata (Piano d’area o Accordo di Programma).
- La mancata previsione (di richiesta) di istituzione di una ZES o di una ZLS.

6. RISORSE E RAPPRESENTANZA DEL TERRITORIO.

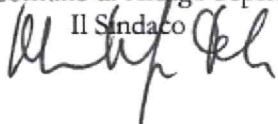
E' necessario che SEA, in un'ottica di Responsabilità Sociale di Impresa, destini in modo continuativo e condiviso risorse per interventi di carattere Ambientale, Sanitario, Sociale, Culturale, Educativo, da attuarsi nei comuni del Cuv, così come fatto attraverso il progetto "Job Agile – Revolutionary Road".

La tutela degli interessi del territorio passa anche dalla definizione di procedure di informazione, consultazione, concertazione tra il gestore aeroportuale e i rappresentanti del territorio, da attivare in occasione della presentazione del bilancio di Sea, del suo piano industriale ed ogni qual volta si discutano temi di interesse strategico per l'aeroporto della Malpensa.

La ringraziamo per il tempo e l'attenzione che ha dedicato a queste proposte, frutto della passione per il futuro del nostro territorio.

Auspichiamo, al di là dei tempi contingentati per l'espressione di un nostro formale parere, la celere ripresa di un confronto sui temi proposti e porgiamo Distinti Saluti.

Comune di Arsago Seprio
Il Sindaco



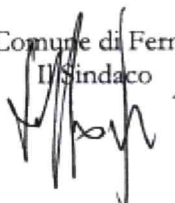
Città di Cardano al Campo
Il Sindaco



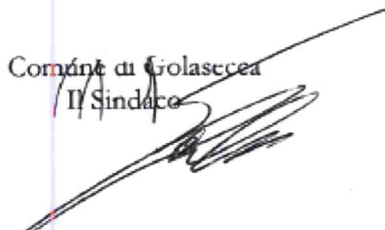
Comune di Casorate Sempione
Il Sindaco



Comune di Ferno
Il Sindaco



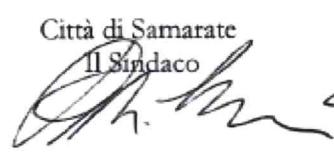
Comune di Golasecca
Il Sindaco



Comune di Lonate Pozzolo
Il Sindaco



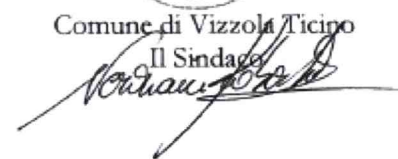
Città di Samarate
Il Sindaco



Città di Somma Lombardo
Il Sindaco



Comune di Vizzola Ticino
Il Sindaco





COMUNE DI VIZZOLA TICINO

Provincia di Varese

Sindaco

Prot. vedi PEC

Vizzola Ticino, 13.12.2021

Oggetto: Procedura di valutazione di impatto ambientale (V.I.A.) ai sensi dell'art. 23 del d.lgs. 152/2006 e dell'art. 11 della l.r. 5/2010, "Aeroporto di Milano - Malpensa. Masterplan 2035". Parere sulla documentazione integrativa. Rif. sito web regionale "S.I.L.V.I.A.": VIA0198-MA.

**AI
MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA
TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE**
Email: cress@pec.minambiente.it

e, p.c.

**Regione Lombardia - Giunta
DIREZIONE GENERALE AMBIENTE E CLIMA
VALUTAZIONI E AUTORIZZAZIONI
AMBIENTALI**
Email: ambiente_clima@pec.regione.lombardia.it

ENAC
Email: protocollo@pec.enac.gov.it

SEA S.p.A.
Email: legale@pec.seamilano.eu

Premesso che:

- l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile in data 30/06/2020 prot. 49736 aveva inviato al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006, istanza per l'avvio del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto "Aeroporto Milano Malpensa – Masterplan aeroportuale 2035" compreso nella tipologia elencata nell'Allegato II alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 alla lettera 10, denominata "Opere relative a tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza nonché aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza, di modifica dell'infrastruttura aeroportuale esistente e non ricadente parzialmente/completamente in aree naturali protette nazionali (L.394/1991) e/o comunitarie (siti della Rete Natura 2000);
- L'area del sedime ovvero dell'espansione è all'interno del Parco Regionale Lombardo della Valle del Ticino;
- In data 07/07/2020 è stata avviata la consultazione pubblica;
- Ai sensi del combinato disposto dell'art. 23 comma 4 e dell'art.24 comma 3 del D.Lgs. 152/2006 entro il termine di 60 (sessanta) giorni dalla data di pubblicazione dell'avviso, e pertanto entro il 05/09/2020, sono stati acquisiti per via telematica i pareri gli enti territoriali potenzialmente interessati;

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;
- della L.R. 10 del 12/04/1999 "Piano territoriale d'area Malpensa. Norme speciali

Piazza Guglielmo Marconi, 25- 21010 Vizzola Ticino (Varese)
Tel.: 0331.230819 – Fax: 0331.230996 – sito: www.comune.vizzolaticino.va.it
PEC: comune.vizzolaticino@halleypec.it – e-mail: info@comune.vizzolaticino.va.it

- per l'aerostazione intercontinentale Malpensa 2000";
- la L.R. 12/2005 "Legge per il governo del territorio";

Preso atto che a seguito dei pareri espressi dagli Enti, Associazioni e pubblico, il Ministero della Transizione Ecologica con nota 0126246.16.11.2021, ha trasmesso al protocollo generale di questo Ente, in data 16/11/2021, n. 6420, *la documentazione integrativa ed il nuovo avviso al pubblico finalizzato all'acquisizione, entro 30 giorni dalla data della citata nota del Ministero, di osservazioni concernenti la citata documentazione integrativa* inoltrata da chiunque possa avere interessi;

Richiamate altresì le seguenti note inoltrate da:

- Enac – Ente Nazionale per l'Aviazione Civile – prot. 02/11/2021-0125849-P, ad oggetto "*Aeroporto di Milano-Malpensa. Masterplan 2035. Procedimento di VIA ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006. Invio Integrazioni*" pervenuta a questo Ente il 16/11/2021 al protocollo n. 6407;
- Regione Lombardia ad oggetto "*Aeroporto di Milano-Malpensa. Masterplan 2035. Procedimento di VIA. Comunicazione pubblicazione documentazione, procedibilità istanza e responsabile dei procedimenti. Richiesta parere e contributi istruttori alle integrazioni prodotte*" pervenuta al protocollo di questo Ente il 19/11/2021, prot. 6475;

Considerato che il Comune di Vizzola Ticino è Amministrazione interessata e comunque competente ad esprimersi sulla realizzazione del progetto e tenuta a rendere il parere, ai sensi dell'art. 23 art. 4 ritenuto che il Masterplan 2035 progetta gli interventi all'interno dell'aeroporto, ma non pianifica né coordina le ricadute sul territorio;

Considerato che lo sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale, grazie al suo indotto, riveste carattere di primaria importanza per il territorio, ma i benefici si esplicherebbero solo se il progetto si coordinasse correttamente con la pianificazione urbanistica, ad un adeguato livello;

Diversamente, gli scenari previsti dal Masterplan 2035 per l'infrastruttura aeroportuale comporteranno un impatto negativo sul piano ambientale, oltre ad esternalità negative sul piano socio-economico;

Considerato inoltre che il Masterplan prevede uno sviluppo programmatico articolato su un periodo temporale di 15 anni ed il progetto è localizzato nei comuni indicati nell'avviso che era stato pubblicato in data 07/07/2020 sul sito del Ministero per l'Ambiente, codice documento MATTM/2020/52196, tra cui il Comune di Vizzola Ticino, ed è quindi opportuno che il Comune di Vizzola Ticino, direttamente interessato dall'intervento, formuli osservazioni all'autorità competente in merito alle integrazioni trasmesse dal Ministero il 16/11/2021, anche elementi conoscitivi e valutativi relative al nuovo Masterplan 2035 dell'aeroporto di Milano Malpensa, ai sensi dell'art. 24 comma 4 del D.Lgs 3 aprile 2006 n. 152 e ss.mm.ii.;

Considerato che l'effettivo tempo a disposizione per la formulazione di pareri e osservazioni di 30 giorni è risultato, ancora più breve rispetto al termine dato per le osservazioni riguardanti il procedimento iniziale fissato in 60 giorni, considerato l'ingente quantitativo di nuovi documenti prodotti (migliaia di pagine), è risultato materialmente impossibile svolgere tutte le attività che sarebbero state necessarie, anche eventualmente supportate da professionalità esterne, per svolgere una puntuale e approfondita disamina di tutti i documenti allegati alla documentazione integrativa di VIA, come invece la materia avrebbe richiesto.

Visto l'Atto di Indirizzo formulato con delibera n. 61 dell' 11/12/2021 con cui si conferiva al Sindaco il mandato di esprimere parere conforme agli indirizzi della Amministrazione Comunale in merito al procedimento di cui in oggetto, con la presente si esprime

PARERE CONTRARIO

ai sensi dell'art. 24 comma 3 del D. Lgs. 152/ Milano Malpensa – Masterplan aeroportuale 2035 – riguardo alla *documentazione integrativa* trasmessa dal Ministero della Transizione Ecologica con nota 0126246.16.11.2021, pervenuta al protocollo generale di questo Ente, in data 16/11/2021, n. 6420, per l'impossibilità a formulare il parere dopo aver svolto una puntuale e approfondita disamina



COMUNE DI VIZZOLA TICINO

Provincia di Varese

Sindaco

Prot. vedi PEC

Vizzola Ticino, 13.12.2021

=====

di tutti i documenti allegati alla VIA, e per il mancato recepimento delle osservazioni prodotte sia dal CUV che da questo Ente.

Si allega, altresì, documento Sindaci del CUV.

Il Sindaco

Roberto Nerviani

(sottoscritto digitalmente ai sensi
dell'art. 21 D.Lgs. n. 82/2005 e s.m.i.)