

Somma Lombardo, 13 dicembre 2021.



Ministero della Transizione Ecologica

matt@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 - Vanzagbello*, 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





Città di Somma Lombardo
Provincia di Varese

VERBALE DI DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

Delibera N. 125 / 2021

**OGGETTO: AEROPORTO DI MILANO-MALPENSA - MASTERPLAN 2035 -
PROCEDIMENTO DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (VIA)
- ATTO DI INDIRIZZO PER ESPRESSIONE DI PARERE SUL PROGETTO
E SULLE INTEGRAZIONI DOCUMENTALI**

Immediatamente eseguibile

L'anno **duemilaventuno**, il giorno **tedici**, del mese di **dicembre**, alle ore **11:00**, in Somma Lombardo, in Sala Giunta si è riunita la Giunta nelle persone dei signori:

Cognome e Nome	Presente
BELLARIA Stefano - Sindaco	Sì
ALIPRANDINI Stefano - Vice Sindaco	Sì
CALO' Francesco - Assessore	No
PIANTANIDA CHIESA Edoardo - Assessore	Sì
VANNI Barbara Stefania - Assessore	No
VALENTI Donata Maria - Assessore	Sì
Totale Presenti:	4
Totale Assenti:	2

Partecipa il Segretario Generale AFFAITATI Annachiara, il quale dà atto che la seduta è gestita in presenza, essendo presenti in sede il Sindaco e gli Assessori Aliprandini, Piantanida Chiesa e Valenti e che ha potuto personalmente accertare l'identità e la volontà espressa dai predetti componenti.

Il Sig. BELLARIA Stefano, nella sua qualità di Sindaco, assume la presidenza e dichiara aperta la seduta per la trattazione dell'argomento indicato in oggetto.

LA GIUNTA COMUNALE

PREMESSO CHE:

- ENAC - Ente Nazionale Aviazione Civile - in data 26 Giugno 2020 presentava istanza al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006, 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)", e comprensiva della Valutazione di Incidenza di cui al D.P.R. n. 357/1997;

- il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, con nota reg. ufficiale uscita 0052062 del 7 Luglio 2020, comunicava la verifica della completezza della documentazione depositata nonché la procedibilità dell'istanza presentata da ENAC sopra richiamata, e disponeva ai sensi dell'art. 24, comma 1, del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., l'acquisizione dei pareri delle Amministrazioni e degli Enti pubblici territorialmente interessati;

- il Comune di Somma Lombardo, con DGC 115/2020 del 5 settembre 2020, esprimeva parere contrario, ai sensi dell'art.24, comma 3, del D.Lgs. 152/2006 in merito al suddetto procedimento;

- i Sindaci del Consorzio Urbanistico Volontario Malpensa – C.U.V. in data 5 Settembre 2020 esprimevano le posizioni delle amministrazioni comunali riguardo il Masterplan 2035 dell'Aeroporto Malpensa, articolate nei seguenti punti e tematiche:

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;

- il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con nota ministeriale prot. 38041/MATTM del 14 Aprile 2021, comunicava al proponente ENAC la necessità di acquisire approfondimenti relativi alla documentazione già depositata, ai sensi dell'art. 24 comma 4 del D.Lgs.152/2006 e s.m.i.;

PRESO ATTO che:

- in data del 3 Novembre 2021, ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile - ha presentato la relativa documentazione integrativa al Ministero della Transizione Ecologica;

- con nota in data 12 Novembre 2021, acquisita agli atti comunali con prot. 39411, 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" ha trasmesso le integrazioni;

- il Ministero della Transizione Ecologica ha comunicato la riapertura dei termini per la consultazione del pubblico e per l'invio dei pareri/osservazioni concernenti la documentazione integrativa pubblicata da parte degli enti territoriali interessati dal progetto;

• la nota di Regione Lombardia pervenuta in data 19 Novembre 2021, ns. prot. 40315, con la quale è richiesto ai Comuni, alla Provincia di Varese e al Parco del Ticino, l'espressione del parere di competenza entro il 13 Dicembre 2021 per la conclusione del procedimento regionale ai sensi dell'art. 11 della L.R. 5/2010;

VISTO il documento denominato "Risposta alle richieste di integrazioni e approfondimenti - INT-007 -Riscontri ad altre osservazioni pervenute" allegato alle integrazioni di ENAC depositate nell'ambito della procedura VIA in data 12 Novembre 2021, e preso atto delle risposte in esso contenute che non soddisfano adeguatamente le richieste espresse dai Sindaci del Consorzio Urbanistico Volontario Malpensa – C.U.V. in data 5 settembre 2020;

RITENUTO di ribadire le posizioni dei Sindaci del C.U.V. esprimendo un parere non favorevole al progetto e alle integrazioni presentate da ENAC di cui al procedimento di VIA in oggetto ed allegando un nuovo documento degli stessi contenente osservazioni e proposte utili ad attivare un confronto vero e costruttivo tra i diversi portatori di interesse presenti nel territorio.

Per i Sindaci del C.U.V, infatti, l'ipotizzato sviluppo dell'aeroporto non potrebbe 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;

DATO ATTO che sulla presente proposta di deliberazione non sono stati resi i pareri di regolarità tecnica in quanto trattasi di mero atto di indirizzo ai sensi dell'art. 49 c. 1 del D.lgs. n. 267/2000;

Con voti unanimi

DELIBERA

1. di dare atto che le premesse sono parte integrante della presente deliberazione e ne costituiscono la motivazione;
2. di esprimere parere non favorevole al progetto e alla documentazione integrativa depositata in data 12 Novembre 2021 nell'ambito del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) del progetto "Aeroporto Milano Malpensa – Masterplan aeroportuale 2035";
3. di trasmettere al Ministero per la transizione ecologica la presente deliberazione, unitamente al nuovo documento allegato che esprime la posizione e le proposte dei Sindaci del C.U.V.

Con successiva votazione ad esito unanime

DELIBERA

di dichiarare il presente atto immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134, comma 4, D.Lgs. n. 267/2000, per consentire l'invio del parere nel rispetto dei termini stabiliti dalla procedura di VIA.

Allegati:

Lettera dei Sindaci del CUV a MITE – Regione Lombardia – ENAC – Parco del Ticino - SEA del 13/12/2021

Settori Interessati:

Settore Gestione del Territorio

Letto e sottoscritto

IL SINDACO
firmato digitalmente
BELLARIA Stefano

IL SEGRETARIO GENERALE
firmato digitalmente
AFFAITATI Annachiara