

Da:
Inviato:

On. Daniela Gasparini [gasparini_d@camera.it]
mercoledì 12 ottobre 2016 22:47

ATTO CAMERA

INTERROGAZIONE A RISPOSTA IN COMMISSIONE 5/09644

Dati di presentazione dell'atto

Legislatura: 17
Seduta di annuncio: 682 del 29/09/2016

Firmatari

Primo firmatario: [GASPARINI DANIELA MATILDE
MARIA](#)
Gruppo: PARTITO DEMOCRATICO
Data firma: 29/09/2016

Elenco dei co-firmatari dell'atto

Nominativo co-firmatario	Gruppo	Data firma
CASATI EZIO PRIMO	PARTITO DEMOCRATICO	29/09/2016
MAURI MATTEO	PARTITO DEMOCRATICO	29/09/2016

Destinatari

Ministero destinatario:

- J PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI
- J MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI
TRASPORTI
- J MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA
DEL TERRITORIO E DEL MARE
- J MINISTERO DELL'INTERNO

Attuale delegato a rispondere: PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI
MINISTRI delegato in data 29/09/2016

Stato iter:

IN CORSO
Atto Camera

Interrogazione a risposta in commissione 5-09644
presentato da
GASPARINI Daniela Matilde Maria

testo di

Giovedì 29 settembre 2016, seduta n. 682

GASPARINI, CASATI e MAURI. — Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, al Ministro dell'interno.

— Per sapere – premesso che:

l'aeroporto Milano-Bresso «Franco Bordoni Bisleri» è collocato in una delle aree più popolate della Città metropolitana di Milano, e all'interno del più grande parco pubblico d'Europa: il Parco Nord;

il Parco Nord è una realtà fortemente voluta dai cittadini che si sono impegnati per la sua realizzazione e sono partecipi alla sua gestione. Per anni si sono battuti per la ricollocazione dell'aeroporto in altra sede, considerandolo incompatibile con la presenza del Parco e hanno successivamente accettato la presenza dello stesso con le limitazioni previste dall'accordo siglato nel 2007;

l'aeroporto opera sotto la giurisdizione della direzione aeroportuale Lombardia dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC);

l'Ente nazionale per l'aviazione civile disciplina l'accesso e la circolazione attraverso proprie ordinanze e, nello specifico con l'ordinanza n. 3 del 2011 del 15 novembre 2015, alla quale si è di recente succeduta l'ordinanza n. 7 del 2016 del 15 giugno 2016, che è in vigore dal 1° luglio 2016;

il regolamento di scalo del 2011 costituiva il punto di caduta degli accordi intercorsi con il protocollo d'intesa del 31 luglio 2007, sottoscritto dalla Presidenza del Consiglio dei ministri, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, regione Lombardia, provincia di Milano, Consorzio Parco Nord Milano, comuni di Bresso, Cinisello Balsamo e Milano: infatti detto protocollo, ponendo fine ad un lungo conflitto, aveva costituito soluzione di mediazione sul tema dell'incompatibilità dell'aeroporto con il grande polmone verde di Parco Nord;

in particolare l'articolo 2 del più volte citato protocollo in tale ottica escludeva opere o interventi che si potessero configurare come un potenziamento della capacità di traffico;

il regolamento di scalo n. 1 del 15 dicembre 2011, infatti, individuava quali soggetti operanti all'interno dell'aeroporto: Aero Club Milano, Elite Aviation, a.o.p.a (aircraft owners and pilots association) Italia e cap (club aviazione popolare);

tale tipologia di operatori configurava l'aeroporto come scuola per piloti o infrastruttura per piccoli aerei da turismo (traffico consentito vfr – ovvero volo a vista);

il nuovo regolamento di scalo adottato da Ente nazionale per l'aviazione civile ed in vigore dal 1° luglio del 2016, tradisce, a giudizio degli interroganti, lo spirito ed il dettato del protocollo del 2011: per un verso, ampliando operatività dello scalo al traffico comunitario civile di aviazione generale e di aerotaxi, senza limitazione per il numero di posti; per altro, individuando una molteplicità di soggetti concessionari tra i quali la società Sky service che avrà compiti di controllo delle nuove operazioni commerciali (per le quali si procede, di regola, con volo strumentale);

è evidente che – alla luce della complessa storia conflittuale su accennata – l'impegno ad evitare interventi che potessero aumentare la capacità di traffico non era (e non può) essere interpretato in modo restrittivo, con riferimento ad interventi infrastrutturali, bensì come un impegno ad astenersi da qualunque iniziativa che produca tale effetto, ivi compresa l'adozione di un nuovo regolamento di scalo che produca tale effetto;

poco prima dell'adozione del regolamento di scalo n. 7 del 2016 (datato 15 giugno) il prefetto di Milano ha rilevato le inadeguate misure di sicurezza dell'aeroporto e con decreto prefettizio del 22 marzo 2016 ha regolato le attività di volo in arrivo e in partenza dallo scalo per garantire la tutela della sicurezza pubblica, in costanza di un'utilizzazione della infrastruttura per tipologia di traffico diversa da quella in esercizio dal 1° luglio 2016;

inoltre, la diversa destinazione di utilizzo – oltre che tradire gli accordi a suo tempo intercorsi – costituisce una modifica che si palesa per gli interroganti tanto più grave ove si consideri che, il comune di Bresso e quelli limitrofi hanno una popolazione tra le più dense d'Italia. (Bresso 7765 abitanti per chilometro quadrato, Sesto San Giovanni 6975 abitanti per chilometro quadrato, Cinisello Balsamo 5900 abitanti per chilometro quadrato);

la diversa destinazione di traffico, inoltre, non avrebbe dovuto comunque prescindere da una verifica dei livelli di inquinamento acustico ed ambientale e del deterioramento della qualità della vita degli insediamenti urbani limitrofi, che risulta agli interroganti essere stata totalmente omessa dal nuovo regolamento ENAC;

ed infine, al confine est dell'aeroporto è presente il sito demaniale che ospita provvisoriamente un centro di accoglienza di migranti gestito dalla Croce rossa italiana;

il consiglio comunale di Bresso, alla presenza di rappresentanti di Enac il 25 maggio 2016 ha votato all'unanimità il mandato al sindaco per farsi promotore presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il prefetto di Milano ed Enac affinché l'aeroporto di Bresso rimanga una scuola per piloti e uno spazio per piccoli aerei da turismo, evidenziando anche la preoccupazione delle popolazioni dei comuni limitrofi all'area dell'aeroporto «per la presenza di una pista di atterraggio di dimensioni ridotte e di un sistema di sicurezza e antincendio non adatto a voli di dimensioni elevate» –:
quali iniziative intenda assumere il Governo per quanto di competenza, per

garantire il rispetto degli impegni formalizzati nel protocollo di cui in premessa, con particolare riferimento alla recente assunzione di iniziative che avrebbero come effetto il potenziamento delle capacità di traffico;

quali iniziative il Governo intenda adottare per garantire adeguati livelli di sicurezza, salute e contrasto all'inquinamento ambientale e acustico per le popolazioni limitrofe allo scalo aeroportuale;

se il Governo intenda convocare i sottoscrittori del più volte citato protocollo d'intesa per verificarne la corretta attuazione, con particolare attenzione alla tutela della sicurezza e della salubrità dell'ambiente, in merito alle quali si sono espresse le istituzioni locali e i cittadini interessati, che si sono costituiti in comitati a difesa del Parco Nord, per la tutela dell'ambiente e per la sicurezza.

(5-09644)

Classificazione EUROVOC:

EUROVOC (Classificazione automatica provvisoria, in attesa di revisione) :

aeroporto

aviazione civile

parco nazionale

AVVISO: Questo messaggio ed i suoi eventuali allegati sono rivolti esclusivamente ai destinatari e possono contenere informazioni riservate. Qualsiasi utilizzo, diffusione o riproduzione senza autorizzazione è proibita. Qualora vi fosse pervenuto questo messaggio per errore, esso va cancellato immediatamente con preghiera di avvisare il mittente. Grazie.