

COMUNE DI VERUNO

Provincia di Novara

Via Marconi, 4 - 28010 VERUNO NO - Tel. 0322-830222 Fax 0322-830636

C.F. 82000350031 P.I. 00471100032

www.comune.veruno.no.it

E-mail: veruno@reteunitaria.piemonte.it



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

Prot. 2562

E. prot DVA - 2012 - 0019485 del 14/08/2012

Veruno, 30.07.2012

Oggetto: Invio deliberazione di Consiglio Comunale n. 16/12

RACC. A/R

Spett.le

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Via Cristoforo Colombo, 44
00147 ROMA

RACC. A/R

Spett.le

Regione Piemonte

Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica

Via Belfiore, 23
10125 TORINO

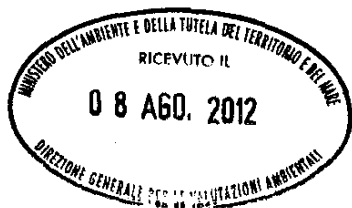
RACC. A/R

Spett.le

Regione Piemonte

Direzione Ambiente

Via Principe Amedeo, 17
10123 TORINO



Spett.le

Provincia di Novara

Piazza Matteotti, 1
28100 NOVARA

Spett.le

Presidenza della Regione Lombardia

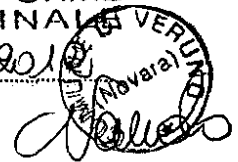
Piazza Città di Lombardia, 1
20124 MILANO

Si invia in allegato copia conforme della deliberazione di Consiglio Comunale n. 16 del 21.07.2012 all'oggetto: Aeroporto di Milano Malpensa - Nuovo "Master Plan Aeroportuale" - Procedura di V.I.A. - Integrazioni volontarie: Osservazioni e Pareri.

Distinti saluti



IL RESPONSABILE AREA SEGRETERIA
(dott.ssa Cristina Varolo)

**COMUNE DI VERUNO***Provincia di Novara***ORIGINALE****VERBALE DI DELIBERAZIONE
DEL CONSIGLIO COMUNALE**

N. 16 del 21/07/2012

OGGETTO :

**AEROPORTO DI MILANO MALPENSA - NUOVO "MASTER PLAN AEROPORTUALE"
PROCEDURA DI V.I.A. INTEGRAZIONI VOLONTARIE : APPROVAZIONE
OSSERVAZIONI E PARERI.**

L'anno **duemiladodici**, addì **ventuno**, del mese di **luglio**, alle ore **11** e minuti **00**, nella solita sala delle adunanze consiliari, convocato per determinazione del Sindaco con avvisi scritti, notificati a ciascun Consigliere dal Messo Comunale si è riunito in sessione **STRAORDINARIA** ed in seduta **PUBBLICA** di **PRIMA CONVOCAZIONE** il Consiglio Comunale nelle persone dei Signori:

Cognome e Nome	Carica	Pr.	As.
PASTORE GEOM.GUALTIERO	SINDACO	X	
BEDONI BELLI ROSARIA	CONSIGLIERE		X
BICELLI RAFFAELLA	CONSIGLIERE		X
MICHELETTI GIAN BATTISTA	CONSIGLIERE	X	
TEMPORELLI CABIDDU ANGELA	CONSIGLIERE	X	
TEMPORELLI DANTE	CONSIGLIERE	X	
TEMPORELLI DE BELLIS SUSANNA	CONSIGLIERE	X	
VALOGGIA MARIO	CONSIGLIERE	X	
BELLINI EMANUELE	CONSIGLIERE	X	
GALLOTTI GIAN BATTISTA	CONSIGLIERE	X	
STECCHINI ELISA	CONSIGLIERE		X
VECCHIO CARLO	CONSIGLIERE	X	
AGOSTINI LUCIANO	CONSIGLIERE	X	
Totale		10	3

Assume la presidenza il Sig. **PASTORE GEOM.GUALTIERO** - Sindaco

Assiste all'adunanza il Segretario Generale **DR. DI ROSOLINI SALVATORE**

Il Presidente, **PASTORE GEOM.GUALTIERO**, riconosciuta legale l'adunanza, dichiara aperta la seduta per la trattazione dell'oggetto suindicato, punto all'ordine del giorno.

IL CONSIGLIO COMUNALE

Richiamata la propria deliberazione di Consiglio Comunale n. 26 del 14.11.2011 all'oggetto: "Aeroporto di Malpensa. Valutazione di impatto ambientale del nuovo Master Plan Aeroportuale: Approvazione osservazioni";

Richiamata la deliberazione di Consiglio Provinciale n. 37 del 14 luglio 2011 con cui è stato approvato il documento "Osservazioni e Pareri" al Nuovo Master Plan dell'Aeroporto di Malpensa" relativo allo Studio di Impatto Ambientale del progetto definitivo della terza pista dell'Aeroporto di Malpensa presentato da SEA Spa per l'avvio della Procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale;

Considerato che in data 06/06/2012 ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) ha pubblicato le Integrazioni Volontarie al progetto del Nuovo Master Plan Aeroportuale e allo Studio d'Impatto Ambientale predisposte da SEA Spa;

Rilevato che le integrazioni volontarie al progetto del Nuovo Master Plan Aeroportuale e allo Studio d'Impatto Ambientale sono composte dai seguenti elaborati tecnici:

- Relazione introduttiva;
- Approfondimenti progettuali;
- Approfondimenti ambientali;

Visto che la scadenza per presentare, in forma scritta, ulteriori istanze, osservazioni e pareri al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare è il 05/08/2012;

Considerato che in data 9 luglio 2012 è stato convocato il Coordinamento degli Enti Locali Malpensa per la trattazione dell'ordine del giorno riguardante le Integrazioni volontarie presentate da SEA Spa;

Dato atto che i Settori Provinciali Urbanistica e Trasporti e Ambiente hanno predisposto il documento "OSSERVAZIONI E PARERI";

Visto il documento "Osservazioni e Pareri" del Luglio 2012 che si allega alla presente deliberazione di cui forma parte integrante, approvato con deliberazione di Consiglio Provinciale n. 33 del 19.07.2012;

Dato atto che le conclusioni del documento in esame evidenziano:

- carenze nell'individuazione e descrizione delle alternative;
- poco credibile nella descrizione dei presupposti normativi, pianificatori e programmatici che dovrebbero giustificare l'opera; parziale nella descrizione del quadro delle normative vincolistiche dal punto di vista paesaggistico, urbanistico e naturalistico;
- omissivo e non credibile riguardo al calcolo costi/benefici, alla fattibilità finanziaria dell'opera e alla descrizione degli scenari macroeconomici;
- che lo studio risulta carente sotto molti aspetti che non consentono una completa valutazione degli impatti sul territorio piemontese e rendono difficile valutare l'incidenza sul SIC ZPS Valle del Ticino;
- che le problematiche ambientali fondamentali per il territorio piemontese sono quelle connesse con l'impatto sulla qualità dell'aria e sul rumore, problematiche non

sufficientemente approfondite per tutta l'area di confine Piemonte/Lombardia. L'area vasta oggetto dello studio non tiene conto infine degli effetti ambientali delle rotte dei velivoli e dovrebbe essere di conseguenza definita in maniera più precisa;

- che appaiono evidenti incongruenze tra la documentazione costituente le integrazioni volontarie presentate da SEA a quanto osservato con la citata DCP n. 37/2011, in quanto il MATTM (Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare) non ha ad oggi formalizzato l'elenco della documentazioni da integrare di cui lo S.I.A. è risultato carente;
- che la terza pista così come progettata e configurata determina impatti esclusivamente sul territorio novarese;
- in conclusione la documentazione integrativa presentata da SEA non modifica sostanzialmente il quadro degli impatti delineato nel documento approvato con D.C.P. n. 37/2011;

Sentita l'illustrazione del Sindaco;

Con n. 10 voti favorevoli (unanimità) espressi in modo palese

DELIBERA

1. di approvare e far proprio, per le motivazioni in premessa, il documento "OSSERVAZIONI E PARERI" predisposto dalla Provincia di Novara, che si allega alla presente deliberazione di cui forma parte integrante;
2. di trasmettere copia del presente provvedimento al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, alla Regione Piemonte - Direzione Ambiente ed alla Presidenza della Regione Lombardia;
3. di dichiarare la presente deliberazione, con separata ed unanime votazione, immediatamente eseguibile, ai sensi dell'art. 134 comma 4 d. Lgs n. 267/2000.

Il Consiglio Comunale termina alle ore 12,00

Letto, confermato e sottoscritto.

IL PRESIDENTE
(PASTORE GEOM. GUALTIERO)



IL SEGRETARIO GENERALE
(PR. DI ROSOLINI SALVATORE)

=====

RELAZIONE DI PUBBLICAZIONE

Si certifica che copia conforme all'originale del presente verbale di deliberazione è stata pubblicata all'Albo Pretorio On-Line, per quindici giorni consecutivi dal 23.07.2012 ai sensi dell'art. 124, D.Lgs. N. 267 del 18.08.2000.

N.PUBBLICAZIONE: 260

Veruno, li 23.07.2012



IL SEGRETARIO GENERALE

~~Il Segretario Comunale~~
dot. Salvatore Di Rosolini

=====

CERTIFICATO DI ESECUTIVITA'

Art. 134 D.Lgs N. 267/2000

• La presente deliberazione è divenuta esecutiva il giorno (decorsi dieci giorni dall'ultimo di pubblicazione – Art 134 comma 3 del D.Lgs N. 267/2000).

La presente deliberazione è divenuta esecutiva il giorno 21.07.2012 (dichiarata immediatamente eseguibile – Art. 134 comma 4 del D.Lgs N. 267/2000).

Veruno, li 23.07.2012



IL SEGRETARIO GENERALE

~~Il Segretario Comunale~~
dot. Salvatore Di Rosolini

allegato alla deliberazione di CC n. 16/2012



Provincia di Novara

Settore Urbanistica e Trasporti
Settore Ambiente Ecologia Energia

AEROPORTO DI MILANO MALPENSA NUOVO "MASTER PLAN AEROPORTUALE" PROCEDURA DI V.I.A. INTEGRAZIONI VOLONTARIE



Figura tratta dal documento: approfondimenti progettuali delle integrazioni spontanee

OSSERVAZIONI E PARERI

LUGLIO 2012

INDICE

1. PREMESSA	3
2. INFORMAZIONI GENERALI	3
3. ITER AMMINISTRATIVI	3
4. SCHEMA DELL'ITER AUTORIZZATIVO	4
5. CONTENUTI DELLE INTEGRAZIONI VOLONTARIE ALLO S.I.A.	5
6. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	6
7. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE	7
7.1 <i>Considerazioni generali sul progetto</i>	7
7.2 <i>Dati di traffico</i>	8
7.3 <i>Accessibilità aeroportuale</i>	9
8. SINTESI DEGLI EFFETTI AMBIENTALI E POSSIBILI CRITICITA'	11
8.1 <i>Ambito di indagine: l'area vasta</i>	11
8.2 <i>Rumore</i>	11
8.3 <i>Le Alternative di progetto</i>	16
8.4 <i>Paesaggio</i>	17
8.5 <i>Inquinamento Luminoso</i>	17
8.6 <i>Interferenza con siti a Rischio di Incidente Rilevante</i>	17
8.7 <i>Atmosfera</i>	18
8.8 <i>Salute Pubblica</i>	19
9. CONCLUSIONI	19

1. PREMESSA

Finalità del presente lavoro è la valutazione della documentazione tecnica e progettuale presentata dal soggetto proponente: INTEGRAZIONE VOLONTARIE nell'ambito del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale (SIA – Progetto Definitivo).

Lo scopo del presente documento è quello di fornire valutazioni, giudizi e pareri tecnico-giuridici sulla procedura, sullo Studio di Impatto Ambientale del progetto definitivo della terza pista di Malpensa (Master Plan).

La finalità del lavoro è, quindi, l'analisi delle integrazioni volontarie pubblicate finalizzate ad individuare i punti deboli o le mancanze sostanziali, sia di contenuti sia di profilo metodologico.

Quali elementi di riferimento per la valutazione sono stati utilizzati: la normativa europea, nazionale e regionale; i documenti programmatici comunitari, nazionali, regionali, provinciali e comunali e il materiale di letteratura scientifica specialistica e le nozioni di esperienza di cui si dispone.

2. INFORMAZIONI GENERALI

Opera: Aeroporto di Milano Malpensa

Progetto: Aeroporto di Milano Malpensa - Nuovo Master Plan

Proponente: ENAC Ente Nazionale Aviazione Civile

Tipologia di opera: Aeroporti

Data di scadenza presentazione osservazioni da parte del pubblico: 05/08/2012

3. ITER AMMINISTRATIVI

Procedura: Valutazione Impatto Ambientale

Data presentazione istanza: 16/05/2011

Data pubblicazione avviso sui quotidiani: 26/05/2011

Termine presentazione Osservazioni del Pubblico: 25/07/2011

Data avvio istruttoria tecnica: 25/07/2011

Data ricezione Integrazioni: 07/05/2012

Data 2° ricezione Integrazioni: 31/05/2012

Data ripubblicazione avviso sui quotidiani: 06/06/2012

Oggetto ripubblicazione: Invio integrazioni volontarie

Termine presentazione Osservazioni del Pubblico sul progetto ripubblicato: 05/08/2012

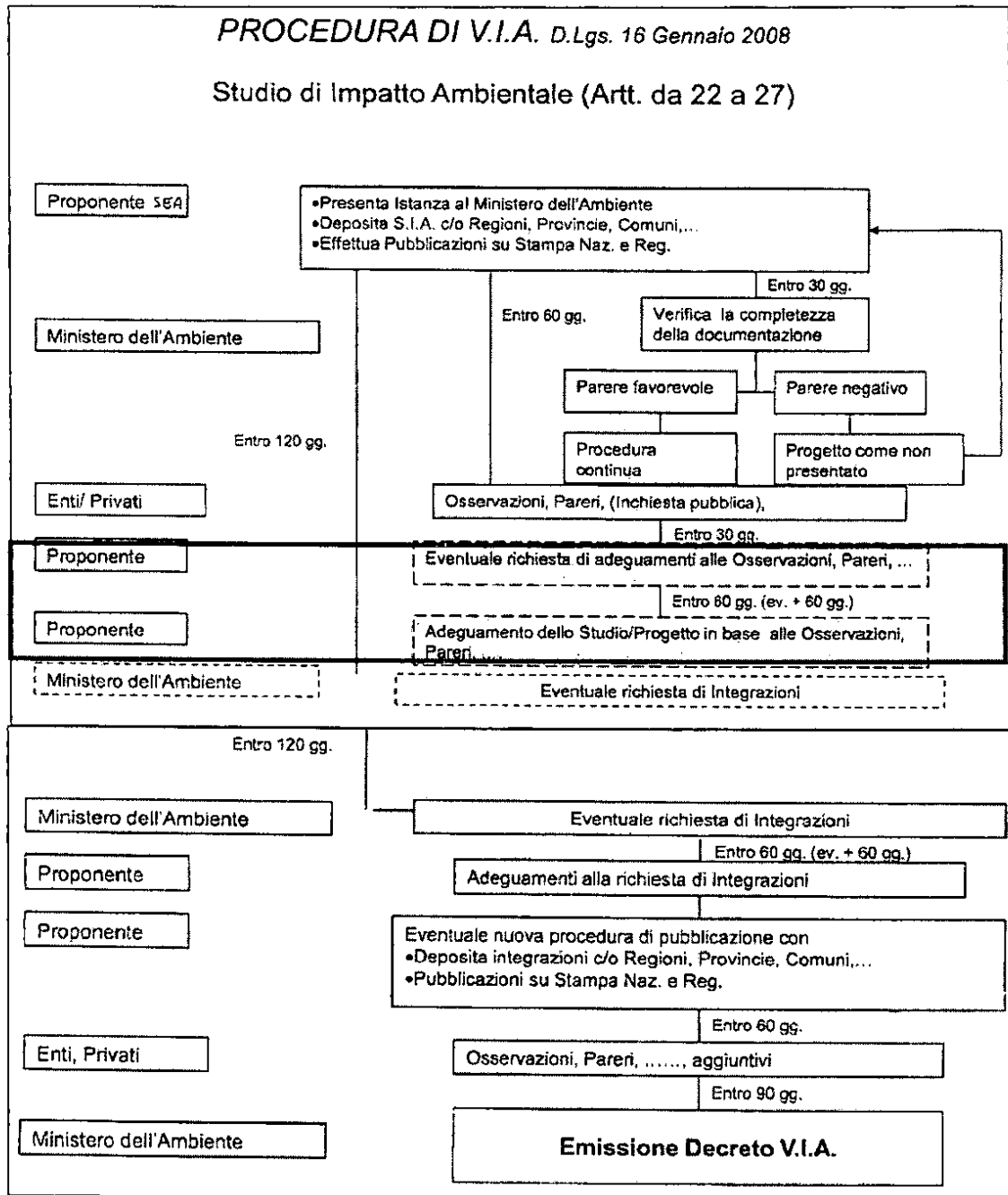
Fermo restando quanto già osservato nel documento del Luglio 2011, approvato e allegato alla delibera di Consiglio Provinciale 37/2011 per quanto attiene alla tipologia di progetto, procedure espletate e/o in corso di espletamento nonché i rapporti con il Piani d'area vasta di riferimento, quale per esempio il Piano d'area Malpensa, a cui si rimanda e a cui si fa riferimento;

vista anche la DGR 4-2598 del 19-9-2011 in cui tra le conclusioni si metteva in luce l'inadeguata valutazione degli impatti sulle componenti ambientali che ha determinato una sottostima sia delle mitigazioni sia delle compensazioni;

considerato che la Regione Piemonte con la DGR citata, ha ritenuto di non esprimere parere di competenza sulla compatibilità ambientale per il progetto Aeroporto di Malpensa. Valutazione di Impatto Ambientale del nuovo Masterplan aeroportuale presentato dalla Società ENAC, considerando l'attuazione delle integrazioni e degli approfondimenti specificati in premessa alla delibera stessa quale condizione necessaria per poter stimare con maggior attendibilità gli impatti sul territorio e commisurare adeguate precauzioni progettuali e mitigazioni ambientali per limitare le ricadute ambientali negative,

si procede di seguito ad una puntuale disamina delle integrazioni presentate dal proponente in data 31/05/2012 con avviso di ripubblicazione del 06/06/2012.

4. SCHEMA DELL'ITER AUTORIZZATIVO



5. CONTENUTI DELLE INTEGRAZIONI VOLONTARIE ALLO S.I.A.

Appare doveroso far presente sin d'ora che agli incontri che hanno visto, a partire dallo scorso maggio 2011, la partecipazione di SEA, dei progettisti del nuovo Master Plan e degli estensori dello SIA, da un lato, e dei seguenti attori istituzionali:

- Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, unitamente ad ISPRA;
- Ministero per i Beni e le Attività Culturali;
- Regione Lombardia;
- Regione Piemonte;
- Altri Enti territoriali.

La Provincia di Novara non è stata chiamata e coinvolta.

A detta di SEA, la sistematizzazione delle risultanze emerse da questa fase di confronto ha condotto alla individuazione di alcuni temi centrali i quali sono all'origine della strutturazione del documento di integrazioni volontarie.

Il coinvolgimento anche della Provincia di Novara avrebbe permesso una condivisione delle osservazioni avanzate con una possibile integrazione dello SIA delle tematiche ambientali che hanno una ricaduta diretta sul territorio novarese impattato in maniera importante dalla vicinanza della futura terza pista e dalle SID ipotizzate (in particolare la 35LNEW).

la struttura del Documento di integrazioni volontarie affronta alcuni temi centrali emersi nel corso della fase di confronto sviluppatasi a valle della presentazione dell'istanza di valutazione di impatto ambientale.

Il Documento è suddiviso in tre parti o Documenti tematici, ciascuno delle quali rispondente ad uno specifico obiettivo ed avente ad oggetto un proprio tema generale:

- **Documento tematico A – Relazione introduttiva;**
 1. Aspetti autorizzatori: passaggi fondamentali che hanno definito il percorso autorizzatorio a partire dalla formulazione del Piano regolatore d'aeroporto di Malpensa 2000 (1985) sino alla procedura VIA in essere;
 2. Aspetti motivazionali: principali presupposti all'origine del nuovo Master Plan;
 3. Aspetti programmatici: livello di condivisione dell'iniziativa così come derivante dall'esame degli strumenti pianificatori e rapporti con la disciplina di tutela ambientale;
 4. Aspetti trasportistici: traffico aereo ed accessibilità aeroportuale;
 5. Aspetti progettuali: opere ed interventi previsti dal Master Plan, letti con riferimento alle loro caratteristiche fisiche e costruttive;
 6. Aspetti ambientali: temi centrali che connotano il rapporto Opera – Ambiente colto nella dimensione costruttiva e dell'esercizio.
- **Documento tematico B – Approfondimenti ambientali;**

prima parte

 1. Dinamica dei volumi di traffico aereo (passeggeri e movimenti) movimentati dall'aeroporto di Malpensa ai diversi orizzonti temporali, anche alla luce delle stime contenuto nello "Studio sullo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale quale componente strategica dell'organizzazione infrastrutturale del territorio", redatto da ENAC nel Settembre 2010;
 2. Offerta multimodale di accessibilità aeroportuale;
 3. Dinamica di crescita della domanda di accessibilità aeroportuale, articolata per bacini di provenienza/destinazione e per modo di trasporto, e riferita a passeggeri ed addetti
 4. Contributo atteso dalla evoluzione tecnologica nel settore degli aeromobili degli autoveicoli, nella direzione dei livelli di inquinamento;
 5. Modalità di utilizzo della terza pista;
 6. Definizione del contesto di riferimento, con la distinzione in ambito di area vasta e sito;
 7. Definizione degli scenari temporali di intervento;
 8. Sintesi degli aspetti progettuali aventi rilevanza ai fini della determinazione del rapporto Opera – Ambiente

seconda parte

1. Atmosfera;
2. Ambiente idrico e Suolo e sottosuolo;
3. Flora, Fauna ed Ecosistemi;
4. Rumore;
5. Paesaggio e beni culturali

• **Documento tematico C – Approfondimenti progettuali.**

La trattazione degli elementi progettuali è stata organizzata per nove Macro progetti, individuati sulla base della articolazione delle attività di costruzione. I Macro progetti sono i seguenti:

1. Terza pista ed infrastrutture correlate;
2. Espansioni Terminal 1;
3. Nuovo "Midfield satellite" e piazzali aeromobili;
4. Collegamenti sotterranei tra Terminal 1 e Midfield satellite;
5. Riqualifica/espansione del Terminal 2;
6. Adeguamenti viabilità e sviluppo parcheggi auto;
7. Nuovi piazzali sosta aeromobili ed hangar manutenzione;
8. Edifici di supporto / Enti di Stato / Uffici;
9. Nuovo "Parco logistico"

Nei capitoli seguenti, organizzate per quadri di riferimento, verranno presentate le osservazioni.

6. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Fermo restando quanto già osservato con il precedente documento del Luglio 2011 approvato con D.C.P. n. 37/2011, si ritiene ribadire e osservare quanto segue.

Il nuovo Master Plan Aeroportuale di Malpensa prevede l'ampliamento del sedime aeroportuale attuale prevalentemente in direzione Sud con la realizzazione di una terza pista e di nuove aree, attrezzature e impianti per il traffico passeggeri e il traffico merci.

Il relativo Studio di Impatto Ambientale estende l'analisi dello stato attuale delle varie componenti ambientali ad un'area vasta di circa 6 km intorno al sedime aeroportuale di progetto che comprende nel territorio della Provincia di Novara i Comuni di Marano Ticino, Oleggio, Pombia e Varallo Pombia.

Si rileva subito che tale perimetrazione esclude il Comune di Castelletto Sopra Ticino che, pur non essendo comune contermina, già subisce forti impatti dalle rotte di Malpensa, e che tali impatti saranno destinati ad aumentare con la realizzazione della terza pista, le cui rotte interesseranno direttamente il territorio provinciale e soprattutto quello di Castelletto Sopra Ticino.

Si ritiene che le valutazioni risultanti dallo Studio di Impatto Ambientale svalutino la valenza paesaggistica dell'area novarese caratterizzata da elementi storico-naturalistici (le aree agricole della fascia collinare, i terrazzi morenici, le aree boscate lungo la costa del fiume Ticino), in cui si rilevano presenze architettoniche e religiose romaniche e resti di edifici fortificati.

Il quadro analizzato non tiene conto delle ricadute ambientali derivanti dalla struttura aeroportuale nel suo complesso, si ritiene necessario che siano verificati gli effetti sul sistema ambientale in relazione alla situazione attuale e alle previsioni di espansione proposte.

Tale carenza permane anche nella copiosa documentazione costituente le integrazioni volontarie.

Inoltre si ribadisce, come in precedenza, che per quanto attiene il quadro di riferimento programmatico, va rilevato, che nella sezione dei Piani di Settore delle integrazioni volontarie, non sono stati menzionati i Piani di Classificazione acustica, utili e necessari per alcune specifiche verifiche del caso. Infatti ai sensi dell'art. 3, comma 2, del DPCM 14/11/1997 "Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore" per quanto attiene le infrastrutture aeroportuali, all'esterno delle fasce di pertinenza, detta sorgente concorre al raggiungimento dei limiti assoluti di immissione definiti appunto nei Piani di Classificazione Acustica Comunale.

Si ritiene quindi che lo Studio di Impatto Ambientale debba assolutamente integrare le simulazioni per quanto attiene la componente ambientale rumore, valutando, rispetto ai limiti di immissione di rumore definiti dai comuni novaresi, quale sia oggi (ante operam) e quale sarà in futuro (scenario

ex post) il contributo dell'infrastruttura aeroportuale sui territori piemontesi e se tale contributo concorre al superamento dei limiti di legge richiamati. Lo SIA risulta carente conseguentemente anche nella definizione dei programmi di monitoraggio. Nella fattispecie non è previsto un sistema di monitoraggio dei territori piemontesi appunto per una verifica dell'eventuale superamento dei limiti di immissione delle classi acustiche assegnate alle diverse porzioni di territorio novarese che vede tra l'altro tutta la fascia interessata dal Parco del Ticino inserita, ai sensi di legge (D.G.R. n. 85-3802 punto 3.2), in classe acustica I, area protetta da tutelare e proteggere.

Rimane da sottolineare che il Piano Territoriale d'Area Malpensa, approvato con LR (Regione Lombardia) n. 10 del 12 aprile 1999 aveva per legge una durata di 10 anni, successivamente prorogata con LR. n. 5 del 10 marzo 2009 per altri due anni per la realizzazione degli "interventi prioritari di definitiva approvazione". Pertanto nella primavera del 2011 le previsioni di tale Piano hanno perso efficacia.

Con D.G.R. n.8/10840 del 16 dicembre 2009 la Giunta Regionale lombarda ha quindi dato avvio al procedimento per l'approvazione del Piano Territoriale Regionale Malpensa Quadrante Ovest a contestualmente avviato la relativa procedura di Valutazione Ambientale Strategico. Al fine di garantire un'efficace azione di prevenzione e tutela ambientale, nel rispetto dei principi sanciti in sede comunitaria, la Regione Piemonte ha ritenuto nel parere rilasciato (DGR n. 4.2598/2011) che la valutazione del PTR d'Area Malpensa debba necessariamente essere propedeutica alla pianificazione e progettazione di livello subordinato. Su tale aspetto non sono sopraggiunte modifiche procedurali.

7. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

7.1 Considerazioni generali sul progetto

Il nuovo Master Plan Aeroportuale prevede in sintesi:

- l'ampliamento del sedime aeroportuale attuale attraverso l'espansione prevalentemente a sud su aree in gran parte appartenenti in origine al demanio militare, già oggetto di specifico accordo per il trasferimento al ramo Aviazione Civile per la successiva assegnazione a SEA. La superficie del sedime aeroportuale passerà da circa 1.220 ha a circa 1.657 ha previsti, con un incremento di circa 437 ha;
- la realizzazione di una nuova pista, lunga 2.400 m, a sud del Terminal 1, completa di vie di rullaggio e piazzali aeromobili con le relative attrezzature ed impianti;
- la creazione di una nuova area 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 all'area in cui è ubicato il Terminal 1;
- la realizzazione di un nuovo corpo di fabbrica a sud del Terminal 1, funzionalmente correlato al Midfield Satellite;
- la riconfigurazione del Terminal 2, che include 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;
- l'insediamento di un parco logistico e funzioni di supporto e integrative delle attività aeroportuali nella parte a sud, nell'area di espansione del sedime;
- le aree tecniche e quelle dedicate alla manutenzione degli aeromobili, localizzate nelle parti nord est e nord ovest del sedime aeroportuale;
- la terza pista collocata parallelamente alle altre due nella zona sud ovest;
- l'utilizzo della vasta superficie compresa tra le due piste esistenti per attività attinenti il traffico passeggeri;
- l'utilizzo dell'area di espansione a sud, non impegnata dalla terza pista, per sviluppo a medio-lungo termine delle attività connesse al trasporto merci, delle aree di Parco Logistico ecc.;
- lo sfalsamento delle soglie pista, con spostamento verso sud di testata pista 35L, in modo da rendere indipendenti le operazioni di atterraggio, aumentando la capacità dell'attuale sistema.

Il Nuovo Master Plan Aeroportuale sarà attuato per fasi e prevede:

- entro il 2015: l'acquisizione delle aree di intervento a sud del sedime attuale, la loro preparazione e recinzione, la realizzazione della terza pista e del sistema di vie di rullaggio ad essa correlato;
- 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.

7.2 Dati di traffico

Le proiezioni di traffico portate come giustificazione progettuale della necessità di realizzare la terza pista, contenute nel documento aggiornato nel febbraio 2010 e riferite ad una situazione mondiale relativa al 2009, non sono di fatto modificate ma ribadite seppur aggiornate con i dati 2011 che non migliorano lo scenario di riferimento. Si continua a sottolineare come tali scenari ipotizzati non appaiono in linea con i dati più recenti di evoluzione del traffico aereo ed andrebbero pertanto aggiornati in funzione dell'attuale situazione commerciale e finanziaria relativa al comparto del trasporto aereo tenendo conto anche delle operazioni di de-hubbing.

Con riferimento ai futuri flussi di traffico previsti si rileva come, oltre alle alternative considerate e oltre alle motivazioni addotte al fatto che non è da considerarsi lo scenario zero di riferimento (si veda il par. 3.3.3 della relazione introduttiva), non è stata nuovamente presa in considerazione l'alternativa che prevedesse un aumento della capacità aeroportuale mediante la realizzazione di interventi in grado di consentire una gestione più efficiente delle piste già esistenti, senza la realizzazione di una terza pista. Non risultano chiare le motivazioni per cui tale alternativa non sia stata presa in considerazione all'interno dello SIA.

Lo studio di Impatto Ambientale 2011 non prevedeva scenari intermedi oltre l'attuale e quello al 2030. Le Integrazioni Volontarie prendono in considerazione uno scenario intermedio per quanto attiene l'uso delle piste, teso a dimostrare la saturazione dell'uso delle piste stesse e quindi la necessità di introdurre una terza pista.

Percentuali Utilizzo Piste per Categoria di Aeromobile. Scenario Intermedio

Pista	Wide Body		Regional e Narrow Body	
	Arrivi	Partenze	Arrivi	Partenze
17L	-*	-*	-*	-*
17R	-*	4,46%	-*	4,47%
35L	35,11%	52,28%	35,11%	52,28%
35R	64,89%	43,25%	64,89%	43,25%

**Non sono previsti decolli/atterraggi su questa pista per la categoria considerata.*

Percentuali Utilizzo Piste per Categoria di Aeromobile. Scenario Futuro

Pista	Wide Body		Regional e Narrow Body	
	Arrivi	Partenze	Arrivi	Partenze
17L	-*	-*	-*	-*
17R	-*	4,46%	-*	2,65%
35L	35,06%	52,30%	20,40%	31,00%
35R	64,94%	43,24%	37,70%	25,65%
35New	-*	-*	41,90%	40,70%

**Non sono previsti decolli/atterraggi su questa pista per la categoria considerata.*

Tabelle nn. 8.9 e 8.10, pag 105 - Integrazioni Volontarie

Lo scenario intermedio viene infatti definito "a congestione" ed è caratterizzato da un traffico aereo di 886 movimenti/giorno distribuiti sulle due piste attuali.

Tenendo conto dei dati forniti da Assaeroporti risulta evidente come tale scenario intermedio ipotizzato non trova conferma nei dati più recenti di evoluzione del traffico aereo. Come si può vedere in tabella il totale movimenti passeggeri è in continua diminuzione. I dati forniti rispettivamente per lo scenario intermedio e futuro, in termini di movimenti annui, sono **322.140** e **473.564**, valori abbondantemente non confrontabili con qualsivoglia ragionevole ipotesi di sviluppo

ANNO	TOT Movimenti	ANNO	TOT Movimenti
2000	249.107	2006	247.456
2001	236.409	2007	267.941
2002	214.886	2008	218.476
2003	213.554	2009	187.551
2004	218.048	2010	193.771
2005	227.718	2011	190.838

7.3 Accessibilità aeroportuale

Lo studio di impatto ambientale appare altresì carente per quanto attiene alla previsione delle infrastrutture stradali e ferroviarie necessarie e funzionali per una migliore accessibilità al contesto aeroportuale nonché dimensionate in relazione ai maggiori flussi derivanti dal potenziamento dell'infrastruttura aeroportuale. Si tenga conto, anche in questo caso come siano disattese e non considerate le previsioni viabilistiche e le conseguenti ricadute in termini di flussi di traffico sui territori piemontesi. Negli approfondimenti ambientali allegato 1 - accessibilità all'aeroporto, vengono menzionati gli interventi viabilistici previsti sul territorio novarese, ma non è chiaro quali siano i legami con lo sviluppo aeroportuale.

Sono richiamati i seguenti interventi:

Tangenziale di Novara

Partendo dalla Tangenziale di Novara si prevede un suo completamento al fine di chiudere il "Ring" attorno alla città e collegare le aree a nord e ad ovest di Novara al fine di permettere la completa circonvallazione della città evitando gli attraversamenti che oggi appesantiscono e congestionano la viabilità del centro cittadino (...).

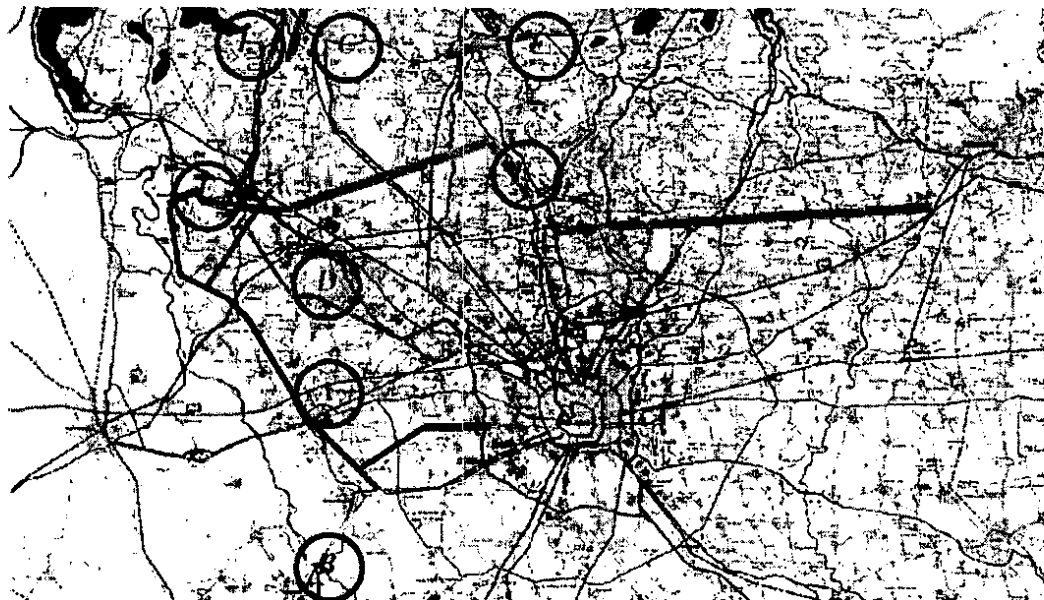
Variante SS 32 "Ticinese"

Lungo la SP 32 "Ticinese" è prevista la realizzazione di una variante prima di raggiungere l'abitato di Bellinzago Novarese che, diramandosi da questa va a raggiungere il tracciato della SP 527 poco prima del ponte di attraversamento del Ticino.

SP 527 "Bustese"

La Provincia di Novara, a far data dal 2006 ha sviluppato la progettazione preliminare e definitiva finalizzata a potenziare il collegamento tra Oleggio e la regione Lombardia mediante la realizzazione di un nuovo ponte stradale sul Ticino, in sostituzione di quello storico, in ferro, non più idoneo alla funzione per carenze strutturali e di calibro.





immagini tratte da: approfondimenti ambientali allegato 1 - accessibilita' all'aeroporto

Come si può evincere anche dalle immagini sopra riportate, a parte gli interventi a carico della scrivente Provincia di Novara, il Master plan non prevede interventi sui territori piemontesi e non sono altresì stimate le ricadute in termini di impatti viabilistici sul territorio novarese.

Il quadro progettuale è stato implementato e integrato per ogni principale intervento previsto dal Master Plan. Sono stati individuati nove "macroprogetti":

1. terza pista di volo e infrastrutture a essa correlate
2. interventi di espansione del Terminal 1
3. nuovo "midfield satellite" e adiacenti piazzali di sosta aeromobili
4. collegamenti sotterranei tra il Terminal 1 e il "midfield satellite"
5. interventi di riqualifica ed espansione del Terminal 2
6. adeguamento dei sistemi viari e sviluppo dei parcheggi auto
7. hangar manutenzione e nuovi piazzali di sosta aeromobili
8. edifici di supporto (Enti di Stato, uffici, servizi, ...)
9. nuovo "Parco logistico"

Per ciascuno dei "macro-progetti" sono state considerate tre differenti "dimensioni di riferimento":

- fase costruttiva (o di cantiere);
- dimensione materiale;
- fase operativa / funzionale

e per ciascuna fase sono stati individuati gli impatti potenziali che l'intervento potrebbe produrre sul territorio circostante l'aeroporto.

Le componenti ambientali prese a riferimento sono le seguenti:

- atmosfera,
- ambiente idrico,
- suolo e sottosuolo,
- flora, fauna, ecosistemi,
- rumore,
- paesaggio,
- radiazioni,
- salute pubblica.

Il tema della salute pubblica era una componente ambientale di cui lo SIA del 2010 risultava carente per trattazione e approfondimento.

Va segnalato che nella documentazione integrativa manca un quadro economico degli interventi e delle fasi di attuazione e realizzazione dell'infrastruttura aeroportuale di progetto.

8. SINTESI DEGLI EFFETTI AMBIENTALI E POSSIBILI CRITICITA'

8.1 Ambito di indagine: l'area vasta

L'area vasta, è definita in modo da comprendere il territorio interessato dagli effetti del rumore degli aeromobili, si estende nel territorio di due regioni (Piemonte e Lombardia), di tre province (Milano, Novara e Varese) e comprende i seguenti comuni:

- comuni nel cui territorio è ricompreso il sedime aeroportuale: Cardano al Campo, Casorate Sempione, Ferno, Lonate Pozzolo, Samarate, Somma Lombardo e Vizzola Ticino, situati in provincia di Varese;
- comuni non confinanti con l'infrastruttura aeroportuale, ma appartenenti, come quelli sopra menzionati, al CUV, il "Consorzio Urbanistico Volontario": Golasecca e Arsago Seprio, sempre in provincia di Varese. Si ricorda che CUV è il consorzio tra comuni, stipulato il 13 gennaio 1996, che affronta temi quali la tutela del territorio dagli effetti diretti ed indiretti derivanti dalla presenza nell'area dell'aeroporto di Malpensa ed il controllo e la salvaguardia da tutti quei fenomeni dai quali possono derivare pericoli e danni ambientali;
- altri comuni lombardi (Castano Primo, Nosate, Robecchetto con Induno, Turbigo e Vanzaghella, rientranti nella provincia di Milano; Besnate, Gallarate e Vergiate, rientranti nella provincia di Varese), di cui parte del territorio comunale ricade nell'area di studio.

Anche nel documento integrativo, (par. 3.1 – Approfondimenti ambientali) non si comprende per quali ragioni il territorio di Castelletto Ticino continui a rimanere escluso dalle indagini e considerazioni di carattere ambientale.

L'area di indagine è assolutamente troppo ristretta in quanto coincide con l'area vasta presa in considerazione per tutte le indagini ambientali, tralasciando porzioni di territorio impattato già da adesso dalla presenza dell'infrastruttura di trasporto. Un esempio per tutti, l'assenza del territorio del Comune di Castelletto sopra Ticino, interessato dalla SID di sorvolo 320 e 310;

8.2 Rumore

Indipendenza delle piste

Fermo restando quanto già espresso nelle osservazioni del Luglio 2011, per comodità di lettura si riportano alcune considerazioni generali.

La futura configurazione dell'aeroporto si basa su un sistema di tre piste parallele.

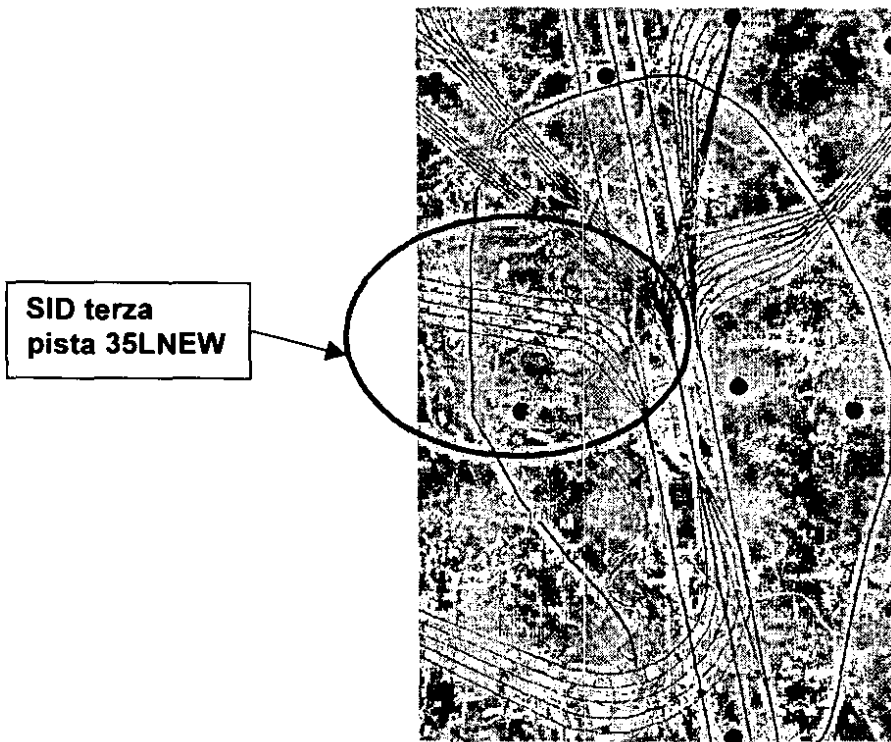
La terza pista verrà realizzata nella zona sud-ovest del sedime e presenterà un interasse di 1.210 m rispetto all'attuale pista 35L/17R.

La nuova pista avrà una lunghezza di 2.400 m, in modo da garantire adeguati incrementi della capacità operativa, tenendo tuttavia conto dei vincoli e delle ricadute sul territorio.

La testata sud della nuova pista risulterà arretrata di 2.530 m rispetto all'attuale testata 35L; quest'ultima verrà anch'essa decalata di 280 m rispetto alla posizione attuale e, pertanto, nella configurazione finale le due piste disteranno longitudinalmente di 2.250 m, garantendo la possibilità di operazioni parallele indipendenti.

Il documento integrativo, fornisce dati di traffico riferiti allo scenario intermedio e futuro anno 2030. Dalla lettura dei dati emerge piuttosto chiaramente come la quota di traffico aereo che verrà originata dalla nuova terza pista 35LNEW è completamente a carico del territorio novarese.

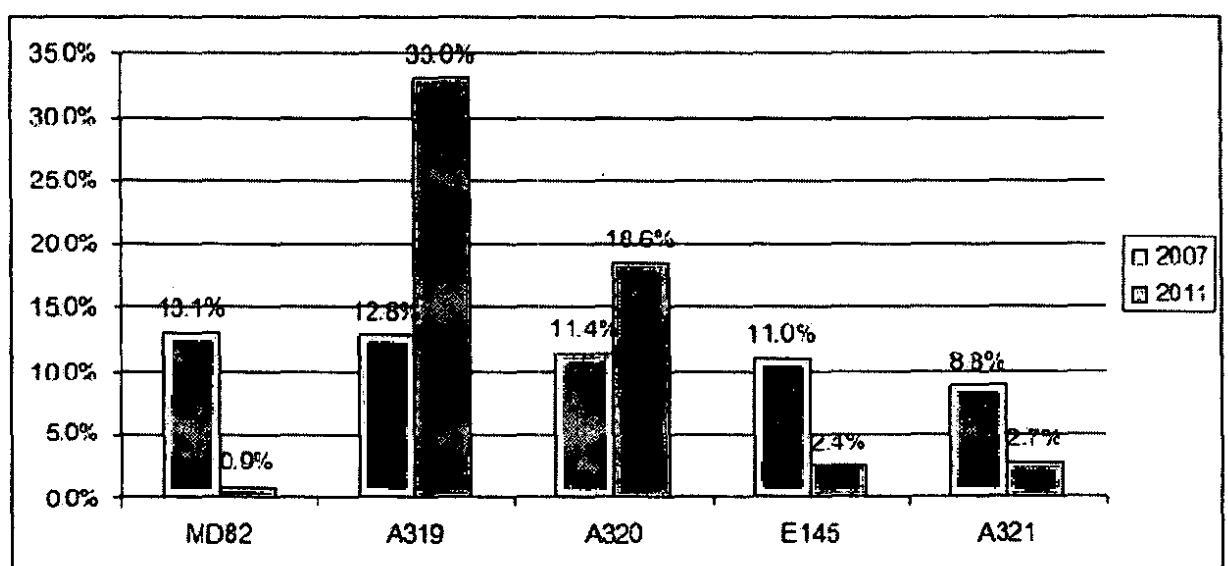
L'unica planimetria ove è possibile prendere visione delle SID di decollo e atterraggio è stata inserita nel capitolo 3 sugli approfondimenti ambientali ove si parla di **Interferenza con siti a Rischio di Incidente Rilevante**, dove emerge con chiarezza che i voli dalla 35LNEW (nuova terza pista) interessano il solo territorio piemontese.



Il documento integrativo fornisce dati sulla modificazione della flotta operante quale uno degli elementi centrali a definire l'impronta acustica a terra del rumore aeroportuale.

Il processo di progressivo rinnovamento del parco velivoli con aerei più performanti anche sotto il profilo delle prestazioni ambientali, contribuisce alla riduzione dell'impronta acustica e, quindi, delle porzioni territoriali interessate.

A Malpensa nel periodo 2007-2011 a seguito della progressiva sostituzione dei modelli MD80 con aerei più nuovi e meno rumorosi, si è assistito ad un ammodernamento del parco aereo operante su Malpensa, con una netta crescita della percentuale degli aeromobili A319 ed A320, a discapito dei modelli più datati, in particolar modo gli MD80.



Tratta dalla relazione introduttiva alla integrazione volontaria SEA (pag 113)

La caratterizzazione del clima acustico nell'intorno aeroportuale è stata determinata attraverso il modello di simulazione INM rispetto a due scenari futuri.

Il primo scenario, denominato "intermedio", corrisponde all'attuale configurazione delle infrastrutture di volo (2 piste) e ad un volume di traffico pari a 886 movimenti/giorno, valore quest'ultimo che, corrisponde alla situazione di congestione dell'aeroporto in assenza di realizzazione della terza pista. Il secondo scenario, indicato come "scenario 2030", prevede un assetto delle infrastrutture di volo con tre piste ed un volume di traffico pari a circa 1.300 movimenti/giorno.

Le immissioni acustiche al suolo sono state definite in termini di LVA (Livello di Valutazione Aeroportuale), attraverso la determinazione della Zona A, B e C, secondo quanto specificato dal DM 31 ottobre 1997

La modificazione dell'impronta acustica

Come è presumibile aspettarsi l'impronta acustica relativa allo scenario 2030 risulta più ampia di quella relativa allo scenario intermedio (vedi modellizzazione pag. 13 delle presente documento).

L'isofonica in LVA relativa ai 75 d(B)A risulta interna all'area di sedime in entrambi gli scenari.

Per quanto attiene la zona B, ossia quella compresa tra le isofoniche in LVA dei 65 dB(A) e quella dei 75 dB(A), lo scenario 2030 si differenzia rispetto a quello intermedio per un non trascurabile ampliamento lungo il confine occidentale dell'aeroporto (lato Piemonte), dovuto ai decolli da pista tre.

Analoghe considerazioni valgono anche per quanto attiene l'incremento della impronta in corrispondenza del confine aeroportuale settentrionale

Lungo il confine meridionale del sedime, la modifica più significativa riguarda il settore Sud occidentale per effetto delle operazioni di atterraggio sulla nuova pista. Si ricorda che l'ampliamento dell'isofonica dei 65 dB(A) interessa le aree abitative del nucleo di Tornavento per cui è previsto il suo ricollocamento.

Relativamente alla curva dei 60 d(B)A e con riferimento al margine aeroportuale settentrionale, lo scenario 2030 rispetto a quello intermedio sembra determinare un importante e non trascurabile ampliamento della zona A del DM 31 Ottobre 1997 in asse con la pista 35R e, sul lato Nord-occidentale, per effetto dei decolli per la nuova pista, fino a lambire le aree urbanizzate poste a Nord. Per quanto in ultimo attiene il margine meridionale, l'isofonica dei 60 dB(A) subisce un allungamento soprattutto in corrispondenza delle direzioni di atterraggio della nuova terza pista, andando a lambire le aree urbanizzate.



Confronto dello scenario intermedio e futuro in condizioni di traffico mediato nelle tre settimane di punta (tratto dalla relazione introduttiva dell'integrazione volontaria SEA - pag. 116

Vengono riconfermati gli scenari di traffico di riferimento già trattati nello SIA nonostante l'influenza del cosiddetto dehubbing Alitalia avvenuto a partire dalla stagione estiva 2008. A fine dicembre

2011 il dato annuale di traffico di Malpensa si è attestato su un valore di 19.1 milioni di passeggeri (+2,0 % a confronto con il 2010), 440.300 tonnellate di merce (+4.2% a confronto con il 2010) e circa 187.000 movimenti.

In secondo luogo, come già detto, nel periodo compreso tra il 2007 e il 2011 si è assistito ad un ammodernamento della flotta aeroportuale che ha contribuito al miglioramento delle emissioni acustiche prodotte, rispondendo ad una delle politiche messe in atto per la riduzione del rumore alla fonte. Per quanto riguarda l'Aeroporto di Malpensa, si evidenzia come rispetto al 2007 la principale variazione riguardi la presenza dell'MD82, sensibilmente calata a seguito del dehubbing di Alitalia, a favore della presenza di Airbus A319-320, caratterizzato da livelli di emissione sonora inferiori;

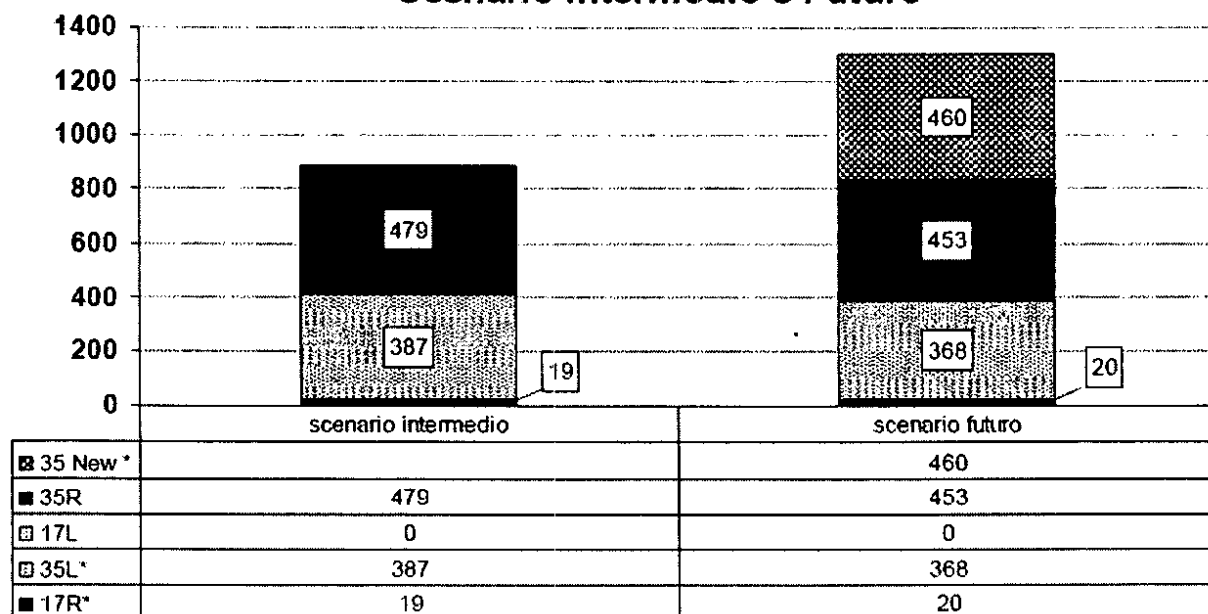
In terzo luogo la ridefinizione delle rotte ottenuta per mezzo dei lavori della Commissione Aeroportuale. Tale attività che ha portato a una redistribuzione del traffico in maniera più equa.

Osservazioni

Lo studio appare ancora una volta carente sotto il profilo delle simulazioni e verifiche degli impatti sui territori piemontesi soprattutto per quanto concerne la 35LNEW che impatta completamente sul Piemonte e sui territorio novarese.

Lo scenario futuro si differenzia dallo scenario intermedio per la presenza della terza pista 35LNEW. Come si può evincere dai dati sotto riportati, la terza pista produce un incremento di movimenti piuttosto consistente.

Movimenti Scenario Intermedio e Futuro



Elaborazioni: Arpa Novara

Nella tabella sotto riportata appare chiaro come con l'inserimento della terza pista nel sistema aeroportuale di Malpensa produce incrementi di traffico importanti sul territorio novarese che non permetterà più il mantenimento della equa distribuzione in quanto la posizione della terza pista non permetterà ai vettori di poter virare verso destra in quanto interferirebbe comunque con la pista 35R.

movimenti Piemonte/Lombardia	scenario 2006 Lden		scenario futuro		incremento numero		incremento %	
	diurno	notturno	diurno	notturno	diurno	notturno	diurno	notturno
sid Piemonte 17R 35L 35new	330	30	738	110	408	80	123,8%	272,1%
sid Lombardia 17L 35R	307	19	395	59	88	40	28,6%	208,9%
totali	637	49	1133	169	496	120	78%	247%

partenze Piemonte/Lombardia	scenario 2006 Lden		scenario futuro		incremento numero		incremento %	
	diurno	notturno	diurno	notturno	diurno	notturno	diurno	notturno
sid Piemonte 17R 35L 35new	171	17	407	60	236	43	138,2%	254,3%
sid Lombardia 17L 35R	145	9	159	23	14	14	9,9%	156,0%
totali	316	26	567	83	251	57	79%	220%

Elaborazioni: Arpa Novara

Va altresì osservato che i dati forniti e illustrati, non trovano, a una prima lettura e confronto con le mappe di rumore prodotte, confronto con le isofoniche elaborate.

Se si osserva la mappa del rumore prodotta da SEA per lo scenario 2007 (pag. 15 del presente documento) relativo alle tre settimane di maggior traffico (*Busy Day*) nell'anno 2007, nel seguito indicate:

- Periodo 1 ottobre – 31 gennaio: dal 17/12/2007 al 23/12/2007
- Periodo 1 febbraio – 31 maggio: dal 23/05/2007 al 29/05/2007
- Periodo 1 giugno – 30 settembre: dal 21/08/2007 al 27/08/2007

Appare evidente e chiaro come il maggior traffico previsto per le SID 320 e 358 a Nord producano come effetto della cosiddetta impronta a terra, i due caratteristici pennacchi che seguono e indicano la direzione delle SID stesse.

Se osserviamo le mappe di rumore prodotte per le analisi e stima degli impatti della terza pista, non si può non osservare l'assoluta assenza nel disegno delle isofoniche delle traiettorie disegnate dalle SID, sia sulla SID 320, ma ancor più a ovest all'altezza dell'uscita della SID della 35LNEW.

Anche ipotizzando la totale assenza di velivoli rumorosi come gli MD80 non appare realistica tale impronta a terra.

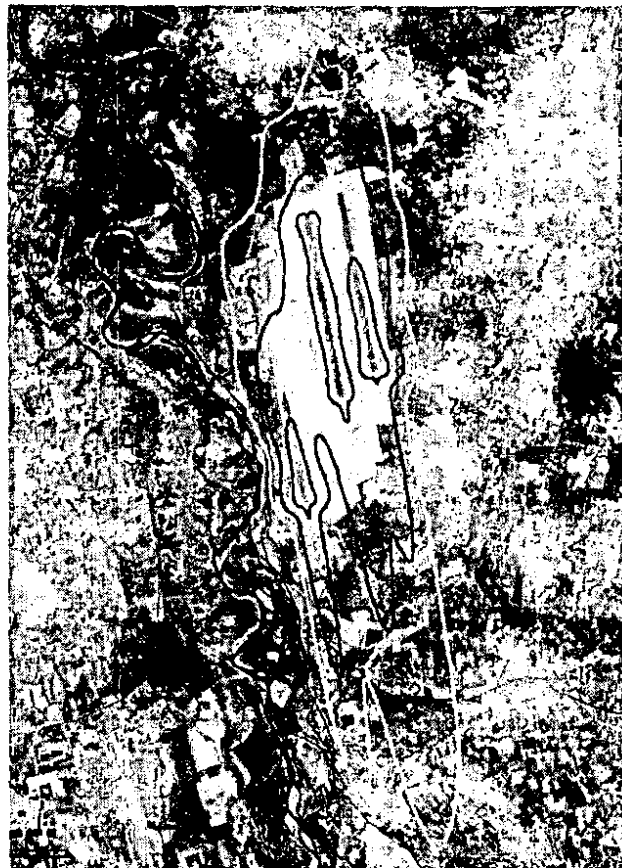
Inoltre non è altresì comprensibile come sia possibile che velivoli come i wide body, aerei a fusoliera larga, conosciuti anche come aerei a doppio corridoio, che da dichiarazione del proponente il progetto non voleranno sulla 35LNEW e quindi utilizzeranno le SID attuali a nord, possano per le caratteristiche e peso, staccare non a fine pista ma circa a metà pista.



stralcio Figura 8.2 – approfondimenti ambientali 2012



Curve Isofoniche (Scenario LVA 2007)
Figura 4.7.4.4°- SIA 2010



Curve Isofoniche (Scenario LVA 2030)
Figura 8.2 – approfondimenti ambientali 2012

Non si ritiene, anche per le ragioni esposte, di poter condividere la seguente conclusione:

“In conclusione è possibile affermare che allo scenario 2030, grazie alla scelta localizzativa operata nella individuazione della terza pista, gli effetti dell’incremento del traffico reso possibile dal nuovo assetto aeroportuale, andranno ad interessare porzioni territoriali sostanzialmente connotate da bassa densità abitativa o del tutto prive di aree residenziali.

In altri termini, la nuova configurazione aeroportuale, consentendo di distribuire le operazioni di decollo e di atterraggio sulle tre piste, permetterà di gestire l’incremento di traffico aereo movimentato, limitando l’estensione della impronta acustica” (tratto dalle conclusioni par. 6.5.2 relazione introduttiva).

Nelle conclusioni, come già ribadito viene specificato che In entrambi gli scenari simulati (scenario mediato sulle tre settimane e scenario peak day), il livello di esposizione al rumore per le aree residenziali a nord dell’aeroporto risulta sostanzialmente invariato nello scenario futuro rispetto allo scenario relativo alla situazione a congestione. La ridistribuzione dei voli su tre piste, infatti, consentirebbe di compensare un potenziale incremento dell’impatto acustico derivante dell’aumento del traffico aereo.

Si ritiene che tali conclusioni non siano di fatto cautelative, non tengano conto minimamente degli impatti sul territorio piemontese, non siano sufficientemente realistiche le simulazioni.

8.3 Le Alternative di progetto

Fermo restando quanto già osservato con il precedente documento del Luglio 2011 approvato con D.C.P. n. 37/2011, si ritiene ribadire e osservare che la normativa sugli studi di impatto ambientale dice chiaramente che le alternative da prendersi in considerazione devono essere realistiche e credibili.

integrativo volontario non prende minimamente in considerazione tale aspetto strategico al fine di una corretta procedura di valutazione ambientale

8.4 Paesaggio

Si conferma quanto già espresso nel documento del Luglio 2011.

Per quanto attiene la documentazione integrativa volontaria si specifica quanto segue:

Nella descrizione della metodologia di indagine (par. 1.1.3) si esplicita che la componente paesaggio è trattata considerando i **contenuti minimi** della DGR Lombardia 8/2121 del Marzo 2006.

Si sottolinea che la deliberazione utilizzata quale riferimento metodologico è stata abrogata dalla DGR IX/2727 del 22/12/2011 e inoltre si ritiene che, vista l'importanza e la dimensione dell'opera, nonché la vastità del contesto in cui è inserita, si sarebbe dovuto procedere ad una più esaustiva valutazione degli impatti sul paesaggio con riferimento ai fattori di vulnerabilità e di rischio introdotti dalla stessa DGR IX/2727, non limitandosi perciò alla considerazione dei contenuti minimi.

8.5 Inquinamento Luminoso

Per quanto riguarda l'inquinamento luminoso, come definito dalla Legge (LR Piemonte n. 31/00, LR Lombardia 17/00), l'integrazione volontaria allo Studio di Impatto Ambientale risulta totalmente carente, limitandosi a dire che sulla base dei primi risultati di una seconda tornata di monitoraggi sembrerebbe essere confermato l'effetto attrattivo dell'aeroporto. La scarsa qualità e quantità dei dati raccolti non è stata tale da giustificare l'ipotesi di un effetto "barriera" da parte del sistema di illuminazione dell'aeroporto.

Si ritiene quindi di confermare quanto già espresso in precedenza circa l'insufficienza dei dati e della trattazione del tema anche in termini di orientamenti progettuali.

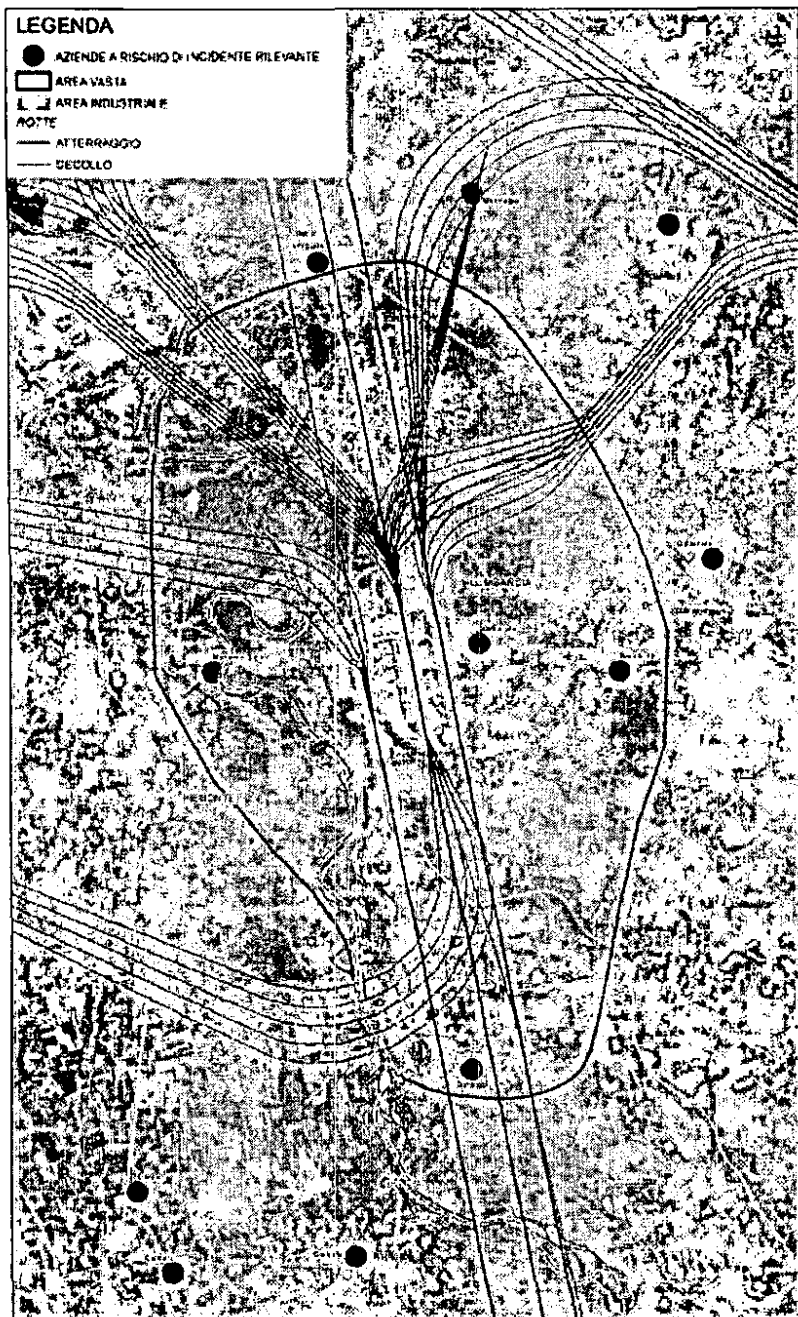
8.6 Interferenza con siti a Rischio di Incidente Rilevante

Lo studio integrativo approfondisce il tema delle interferenze delle rotte di decollo e atterraggio con le Aziende a Rischio di Incidente Rilevante.

Come si evince dalla mappa riportata a pag. 17 del presente documento, è stata identificata una relazione diretta tra rotte e presenza di aziende a rischio d'incidente rilevante per i soli complessi di Turbigo e di Vergiate (specificatamente Centrale Termoelettrica di Turbigo di Edipower e Stabilimento Agusta S.p.A. di Vergiate, entrambi classificati ai sensi dell'articolo 8 del D.lgs 334/99). Nell'ipotesi di sviluppo aeroportuale tali aziende saranno potenzialmente esposte a una più elevata probabilità di accadimenti di un evento accidentale. Le conclusioni non ritengono che con lo Scenario Futuro l'aggravio del rischio sia significativo e legato principalmente all'aumento del traffico aereo. Viene osservato inoltre come l'azienda a Rischio Incidente Rilevante che maggiormente potrà essere influenzata dalla presenza della nuova pista è la Centrale di Turbigo, che a detta della Società proponente il Masterplan, sia in corso di riconversione e non ricadrà più sotto il *D.Lgs 334/99 e s.m.i.*

Vista l'importanza e la portata delle possibili ricadute in termini di rischio per popolazione residente e per l'ambiente, si ritiene che tale affermazione debba essere confermata con certezza da parte dell'Azienda a RIR stessa.

La Centrale Termoelettrica di Turbigo, azienda a rischio incidente rilevante in art. 8 per lo stoccaggio di olio combustibile, se ha in programma la piena conversione dell'impianto all'uso di gas naturale con la conseguente dismissione dello stoccaggio di olio combustibile e quindi, con riferimento allo Scenario Futuro, non sarà più a rischio incidente rilevante secondo i criteri dell'attuale normativa, deve notificarlo all'interno della procedura di VIA in atto.



Nulla viene detto per quanto riguarda la raffineria SARPOM, localizzata sul territorio novarese a San Martino di Trecate e per quanto riguarda lo stabilimento di BALCHEM ITALIA che è localizzato a Marano Ticino e dove si producono prodotti chimici di base organici. Entrambi Sarebbe necessario che lo SIA rendicontasse le motivazioni di tale omissione, e se valutate in fase preliminare in considerazione di quali motivi non sono state ritenute interferenti con le rotte di atterraggio.

8.7 Atmosfera

Viene confermato quanto già espresso e trattato nelle osservazioni 2011. A seguito della realizzazione del progetto è previsto un numero maggiore di sorgenti emmissive in virtù della costruzione della terza pista e delle taxiways necessarie al suo raggiungimento. Un'ulteriore sorgente è identificabile nel piazzale antistante il Midfield Satellite in cui avverranno tutte le necessarie operazioni di supporto a terra agli aeromobili.

Nonostante l'aumento delle sorgenti e del numero di movimenti, non è tuttavia previsto un incremento significativo delle emissioni di inquinanti, in considerazione dell'innovazione tecnologica che permetterà di avere motorizzazioni più efficienti degli aeromobili ed un passaggio quasi integrale alla motorizzazione elettrica per i mezzi di supporto a terra.

Lo studio integrativo volontario ribadisce e afferma che l'apporto della sorgente aeroportuale nella sua configurazione operativa ed infrastrutturale definita dal Master Plan, al rispetto dei valori limite normativi per i biossidi di azoto e per le polveri sottili resterà sostanzialmente immutato rispetto allo scenario di riferimento.

Per la mitigazione degli impatti in atmosfera correlati alla fase di esercizio dell'aeroporto è previsto in particolare:

- il ricorso all'utilizzo di energie rinnovabili;
- l'implementazione di una rete di teleriscaldamento e la cessione di energia elettrica alla rete;
- la realizzazione di edifici efficienti dal punto di vista energetico;
- la conversione, per quanto possibile, del parco automezzi di servizio in elettrici o a idrogeno.

Risulta, da una speditiva verifica dei dati utilizzati, una indubbia carenza/incongruenza sui dati climatologici e meteorologici. Le due centraline utilizzate restituiscono percentuali di calma di vento piuttosto divergenti tra di loro. Sono stati utilizzati due differenti modelli che non risultano tra loro compatibili e di conseguenza i risultati non sono confrontabili.

Non si comprende secondo quale logica sia stata utilizzata una terza banca dati americana che tra l'altro restituisce una percentuale di calma di vento notevolmente differente dalle centraline di riferimento.

Inoltre nella modellizzazione atmosferica sono stati considerati venti in direzione da nord quando invece la direzione di provenienza corretta risulta essere quella di nord-est, come si può rilevare dai dati della centralina ARPA di Somma Lombardo.

I dati non sono rappresentativi delle peculiarità del territorio preso in esame.

8.8 Salute Pubblica

La componente ambientale Salute Pubblica, assente nello SIA 2010 è stata oggetto di specifico approfondimento (approfondimento ambientale - allegato 2)

Di fatto tale componente è trattata solo dal punto di vista metodologico e in termini di prospettive future e di eventuali monitoraggi da effettuarsi di concerto con altri attori e enti competenti in materia.

SEA conferma la più ampia disponibilità verso un lavoro di équipe, che veda la presenza di soggetti istituzionali, obbligatori per competenza e per ruolo.

9. CONCLUSIONI

Si osserva che le integrazioni depositate rispondano solo parzialmente al quadro sinottico delle osservazioni presentate allo SIA del Progetto di Masterplan terza pista Malpensa. Lo Studio di Impatto Ambientale si presenta ancora carente sotto differenti aspetti.

Si evidenzia la mancanza di un approccio transregionale delle analisi ambientali, paesaggistiche in merito ai potenziali effetti degli interventi in progetto sul territorio piemontese-

Si ribadisce che l'area vasta oggetto dello Studio d'Impatto Ambientale risulta ancora troppo ristretta in quanto non comprende le parti di territorio già impattate dall'infrastruttura esistente, quali ad esempio i Comuni di Castelletto sopra Ticino, Varallo Pombia, Pombia, Marano Ticino, Oleggio, Bellinzago, Cameri.

In conclusione del documento in esame si evidenzia quanto segue:

- carenze nell'individuazione e descrizione delle alternative;

...the ... of ...
...the ... of ...
...the ... of ...
...the ... of ...

...the ... of ...
...the ... of ...
...the ... of ...
...the ... of ...

...the ... of ...
...the ... of ...
...the ... of ...
...the ... of ...