

Comune di Pombia

Regione Piemonte

Provincia di Novara



Prot. n. 3420

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale Valutazioni Ambientali Pombia,

01 AGO. 2012

E.prot DVA – 2012 – 0019556 del 14/08/2012

Spett.le

RACC. A/R

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali
Direzione II Sistemi di valutazione Ambientale
Viale Cristoforo Colombo, 44
00147 ROMA

REGIONE PIEMONTE

Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica
Settore Reti Ferroviarie ed Impianti Fissi – 12.02
Via Belfiore, 23
10125 TORINO

E p.c.

PROVINCIA di NOVARA
Piazza Matteotti
28100 NOVARA

COVEST Onlus
Via Simonetta, 3
28040 VARALLO POMBIA



Handwritten initials and signature

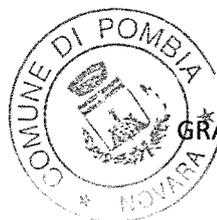
OGGETTO: Aeroporto di Milano Malpensa nuovo "Master Plan Aeroportuale" procedura di V.I.A. – integrazioni volontarie. Osservazioni.

In allegato alla presente si trasmette la seguente documentazione relativa alle osservazioni sullo studio di impatto ambientale presentate da ENAC/SEA relativo al nuovo Master Plan dell'Aeroporto di Malpensa:

- copia deliberazione del Consiglio Comunale n.24 del 26/07/2012;
- osservazioni a firma di Covest Onlus "in formato cartaceo e CD", documento approvato e facente parte integrante della deliberazione del C.C. n.24/2012;
- osservazioni a firma della Provincia di Novara "in formato cartaceo", documento approvato e facente parte integrante della deliberazione del C.C. n.24/2012.

La presente documentazione costituisce formale presentazione di osservazione allo studio di impatto ambientale del nuovo Master Plan Aeroportuale dell'Aeroporto di Malpensa – integrazioni volontarie in oggetto.

Distinti saluti,



IL SINDACO
GRAZIOLI Giovanni



N. 24 Reg.

COPIA

COMUNE di POMBIA
(Provincia di Novara)

VERBALE DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE
Adunanza _____ ordinaria di _____ 1° _____ convocazione – Seduta PUBBLICA

**OGGETTO: AEROPORTO DI MILANO MALPENSA NUOVO
“MASTER PLAN AEROPORTUALE” PROCEDURA DI VIA
INTEGRAZIONI VOLONTARIE – OSSERVAZIONI.**

L'anno duemilaDODICI, addì 26 del mese di LUGLIO alle ore 18.30 nella Sala delle adunanze consiliari, previa l'osservanza di tutte le formalità prescritte dalla vigente normativa, sono stati convocati a seduta i seguenti consiglieri:

<i>COGNOME E NOME</i>	<i>CARICA</i>	<i>PRESENTI</i>	<i>ASSENTI</i>
GRAZIOLI Giovanni	Sindaco	<u> X </u>	<u> </u>
FORTINA Loris	Consigliere	<u> X </u>	<u> </u>
PERA Gian Paolo	Consigliere	<u> X </u>	<u> </u>
COLOMBO Angela Cesarina	Consigliere	<u> X </u>	<u> </u>
GUENZI Alberto	Consigliere	<u> X </u>	<u> </u>
VISCONTI Luciano	Consigliere	<u> X </u>	<u> </u>
MARCON Gianna	Consigliere	<u> X </u>	<u> </u>
MARTINI Patrizia	Consigliere	<u> X </u>	<u> </u>
VIGLIAROLO Davide Lucio	Consigliere	<u> </u>	<u> X </u>
MELONE Stefano	Consigliere	<u> X </u>	<u> </u>

Assume la presidenza il Sig. GRAZIOLI Giovanni nella sua qualità di Sindaco con l'assistenza del Segretario Comunale Sig. FORNARA Dr. Giorgio.

Previe le formalità di legge e constatata la legalità della seduta, il Consiglio Comunale passa alla trattazione dell'oggetto sopraindicato.

OGGETTO: AEROPORTO DI MILANO MALPENSA NUOVO “MASTER PLAN AEROPORTUALE” PROCEDURA DI VIA INTEGRAZIONI VOLONTARIE – OSSERVAZIONI.

IL CONSIGLIO COMUNALE

PREMESSO CHE

- è stata attivata la procedura di VIA (Valutazione Impatto Ambientale) del nuovo Master Plan Aeroportuale dell'Aeroporto DI Malpensa;
- il Comune di Pombia è interessato perché collocato territorialmente in un'area su cui insistono le rotte dell'aeroporto di Malpensa;

VISTO CHE il Comune di Pombia fa parte del Coordinamento dei Sindaci con lo scopo di affrontare i disagi nati dall'aeroporto di Malpensa;

VISTO al riguardo lo studio di impatto ambientale (SIA) presentato da ENAC/SEA relativo al citato nuovo Master Plan dell'Aeroporto di Malpensa;

VISTO CHE, valutando il contenuto di tale studio sono emersi diversi elementi critici e/o contraddittori soprattutto dal punto di vista ambientale ed in particolare rispetto alla costruzione della terza pista;

VISTO CHE, tra l'altro, la particolare localizzazione di Malpensa inserita all'interno del Parco del Ticino richiede la necessità di intraprendere una serie di azioni mirate e di potenziare le misure di prevenzione e controllo, cose del tutto trascurate da SEA nello studio in questione;

RILEVATO inoltre che la localizzazione della terza pista è prevista parallela verso ovest ed arretrata rispetto alle attuali con la conseguenza che gli aeromobili in decollo da essa verrebbero indirizzati verso ovest con il sorvolo a bassa quota del territorio novarese ed in particolare di quello interessato dal Parco del Ticino e del territorio del Comune di Pombia;

RILEVATO che già a far tempo dal settembre 2007, giusta delibera del C.C. n.36 del 8/9/2007, l'Amministrazione Comunale aveva approvato una mozione presentata dalla Provincia di Novara in ordine alla proposta di espansione dell'aeroporto di Malpensa nel quale, già si evidenziavano problematiche circa l'impatto ambientale che si sarebbe creato con l'ampliamento stesso;

VISTO che in ordine al suddetto studio di impatto ambientale (SIA) presentato da ENAC/SEA relativo al citato nuovo Master Plan dell'Aeroporto di Malpensa sono state presentate delle osservazioni dalla Provincia di Novara, documento ns. prot. n. 3341 del 13/07/2011, e dal Covest, documento ns. prot. n. 3342 del 13/07/2011 che il Consiglio Comunale con atto n° 25 del 18/7/2011 ha fatto proprie;

VISTO che ENAC/SEA a seguito delle osservazioni presentate ha prodotto della documentazione tecnica e progettuale denominata “INTEGRAZIONI VIOLONTARIE” nell'ambito del procedimento di Valutazione di impatto ambientale;

VISTO che , valutando anche la suddetta documentazione integrativa non cambia il quadro complessivo circa gli elementi critici e/o contraddittori gli sollevati a suo tempo;

RITENUTO pertanto di formulare delle osservazioni al suddetto documento di studio di impatto ambientale (SIA) sul nuovo Master Plan di Malpensa;

ESAMINATE, al riguardo, le osservazioni presentate dalla Provincia di Novara, documento ns. prot. n. 3163 del 17/07/2012, e dal Covest, documento ns. prot. n. 3232 del 19/07/2012, che pur essendo parte integrante e sostanziale del presente atto se ne omette l'allegazione, e ritenute le stesse degne di accoglimento e condivisione;

DATO ATTO che dalle osservazioni in questione emerge la conferma di un parere ambientale negativo sullo studio di impatto ambientale;

VISTO il parere favorevole preventivo del Responsabile del Servizio ai sensi dell'art. 49 del D. Lgs. 267/2000;

CON votazione unanime favorevole espressa nei modi di legge;

DELIBERA

1. di approvare le osservazioni allo studio di impatto ambientale (SIA) "INTEGRAZIONI VIOLONTARIE" nell'ambito del procedimento di Valutazione di impatto ambientale sul nuovo Master Plan di Malpensa, redatte dalla Provincia di Novara, documento ns. prot. n. 3163 del 17/07/2012, e dal Covest, documento ns. prot. n. 3232 del 19/07/2012, che pur essendo parte integrante e sostanziale del presente atto se ne omette l'allegazione;

2. di esprimere espresso parere ambientale negativo al suddetto studio di impatto ambientale (SIA) nonché alle "INTEGRAZIONI VIOLONTARIE" nell'ambito del procedimento di Valutazione di impatto ambientale sul nuovo Master Plan di Malpensa;

3. di dare mandato al Sindaco di trasmettere, entro la scadenza dei termini previsti dalla procedura di presentazione delle osservazioni, al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare dir. Generale VIA, VAS ed alla Regione Piemonte la presente deliberazione completa delle osservazioni testé approvate;

4. di dichiarare, a seguito di apposita votazione unanime favorevole, la presente deliberazione immediatamente eseguibile ai sensi dell'art.134 del D.L.vo 267/2000.

Lo svolgimento dell'intera seduta con i singoli interventi dei membri del Consiglio Comunale è registrata su nastro magnetico consultabile quale documento.

VISTO: Si esprime parere favorevole, in ordine alla regolarità tecnica e contabile del presente provvedimento, ai sensi e per gli effetti dell'art. 49, comma 1, del D. Lgs. n. 267/2000.

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO
(F.to FORNARA Dr. Giorgio)

IL RAGIONIERE COMUNALE
(F.to DEMARCHI Maura)

Letto, approvato, sottoscritto

IL SINDACO
(F.to GRAZIOLI Giovanni)

IL SEGRETARIO COMUNALE
(F.to FORNARA Dr. Giorgio)

ATTESTATO DI PUBBLICAZIONE

Si attesta che copia della presente deliberazione viene pubblicata all'Albo Pretorio on-line di questo Comune per 15

giorni consecutivi a partire dal: 01 AGO. 2012 ai sensi dell'art.124 del D.Lvo n.267/2000.

Li 01 AGO. 2012

IL SEGRETARIO COMUNALE
(F.to FORNARA Dr. Giorgio)

Per copia conforme all'originale, per uso amministrativo

Dalla Sede Municipale, li...01 AGO. 2012



IL SEGRETARIO COMUNALE
(FORNARA Dr. Giorgio)

DIVENUTA ESECUTIVA IN DATA _____

IL SEGRETARIO COMUNALE



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

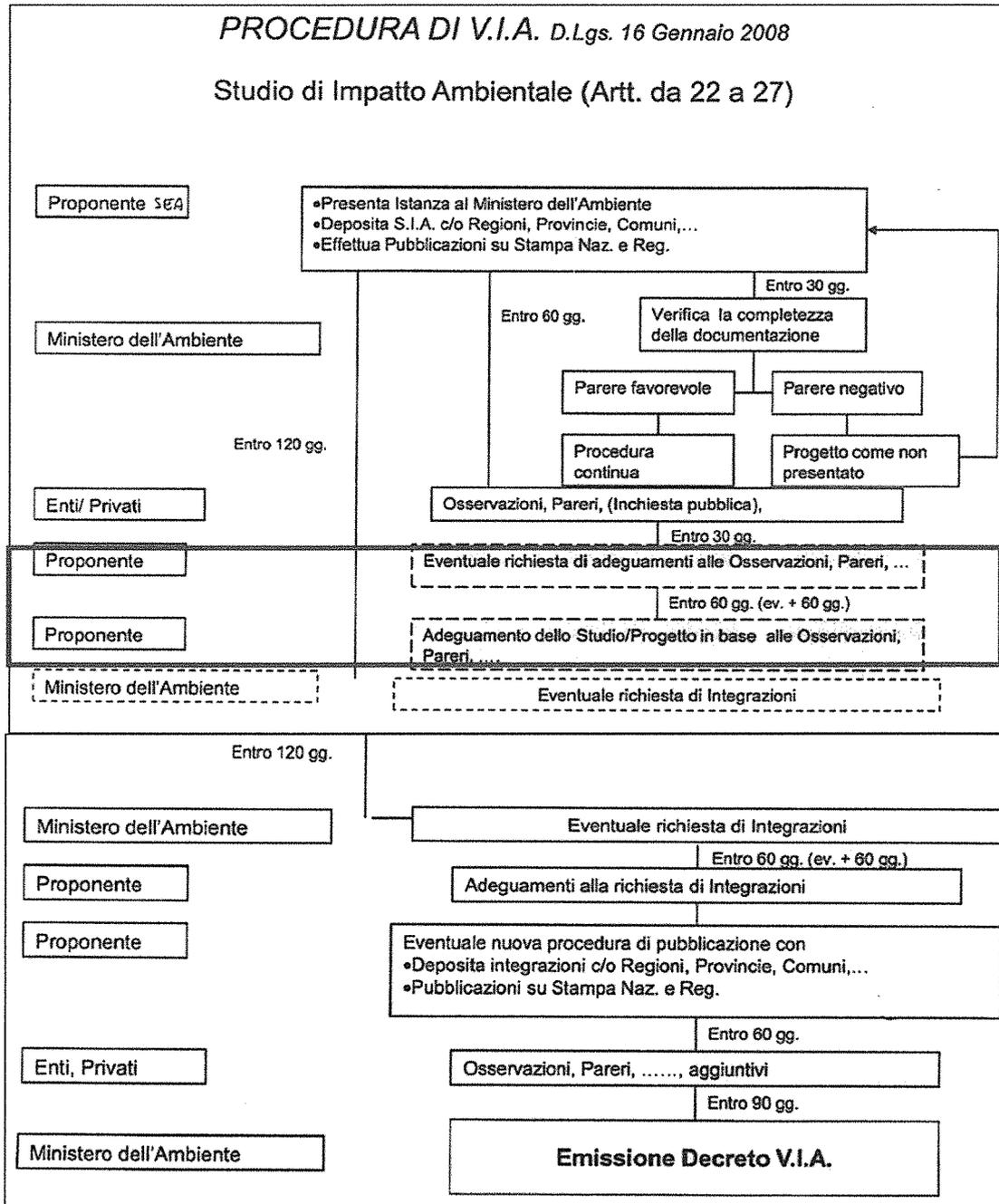
Fermo restando quanto già osservato nel documento del Luglio 2011, approvato e allegato alla delibera di Consiglio Provinciale 37/2011 per quanto attiene alla tipologia di progetto, procedure espletate e/o in corso di espletamento nonché i rapporti con il Piani d'area vasta di riferimento, quale per 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. Riqualfica/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.*

Tablelle 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 (...).

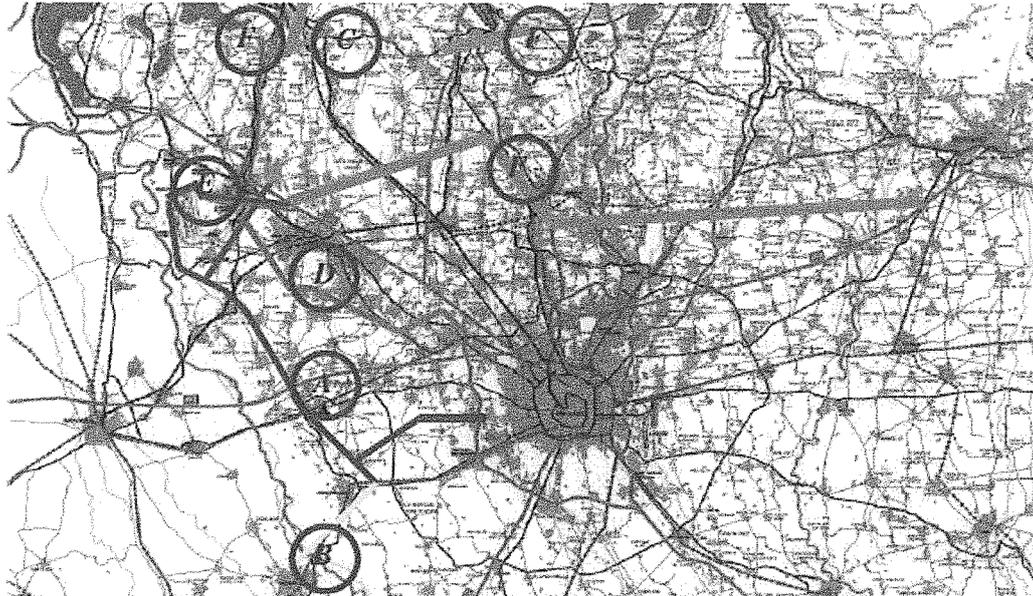
Variante SS 32 "Ticinese"

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.

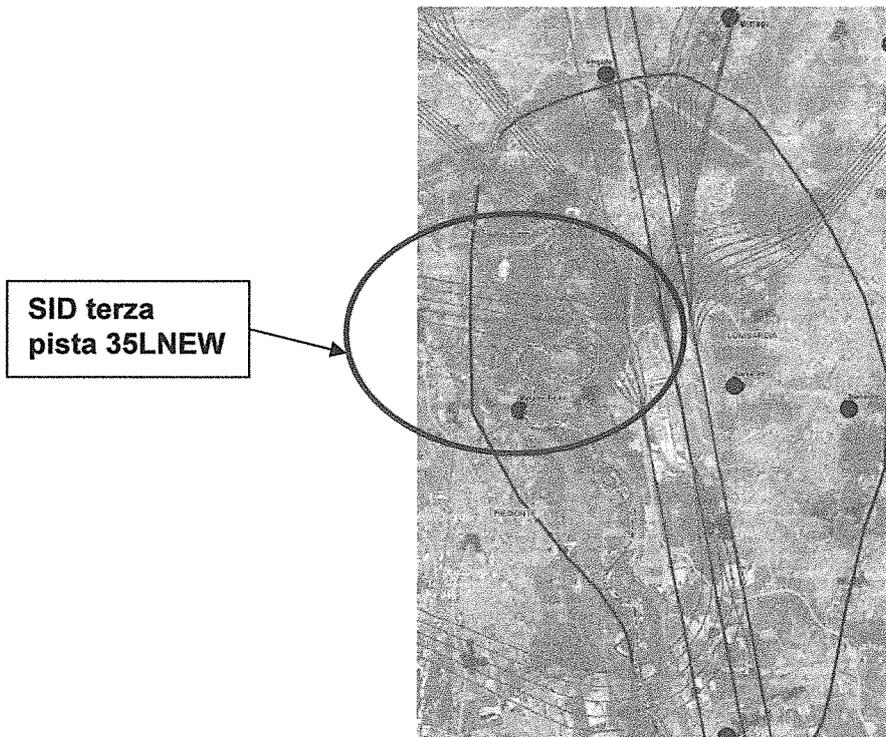
La terza pista verrà realizzata nella zona sud-ovest del sedime e presenterà un interasse di 1.210 m rispetto all'attuale pista 35L/17R.

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.

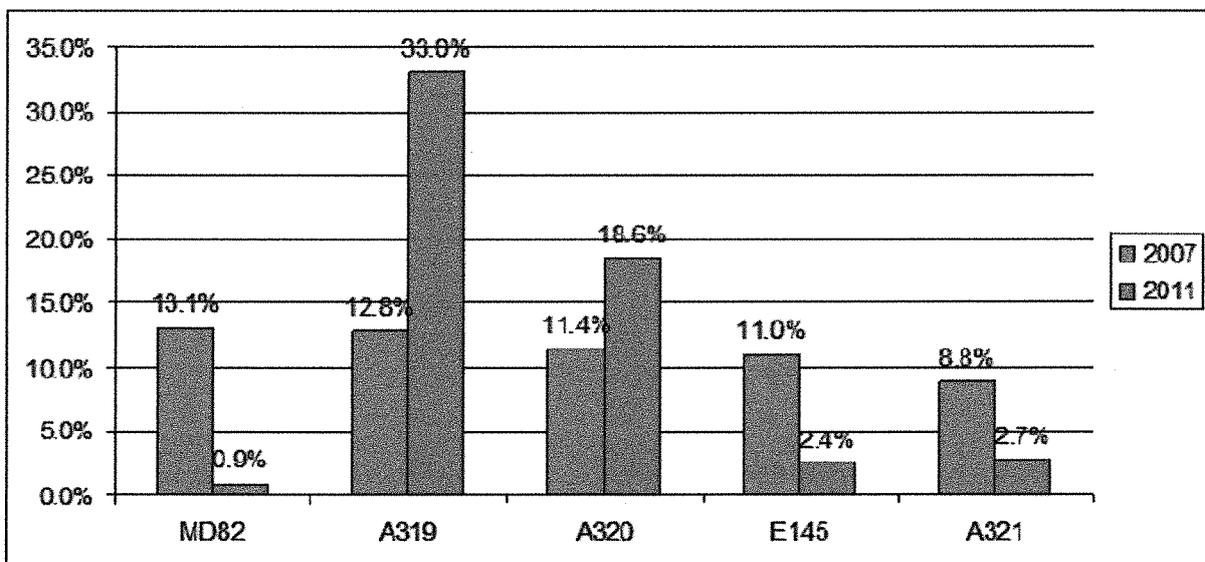
L'unica planimetria ove è possibile prendere visione delle SID di decollo e atterraggio è stata inserita nel capitolo 3 sugli approfondimenti ambientali ove si parla di **Interferenza con siti a Rischio di Incidente Rilevante**, dove emerge con chiarezza che i voli dalla 35LNEW (nuova terza pista) interessano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

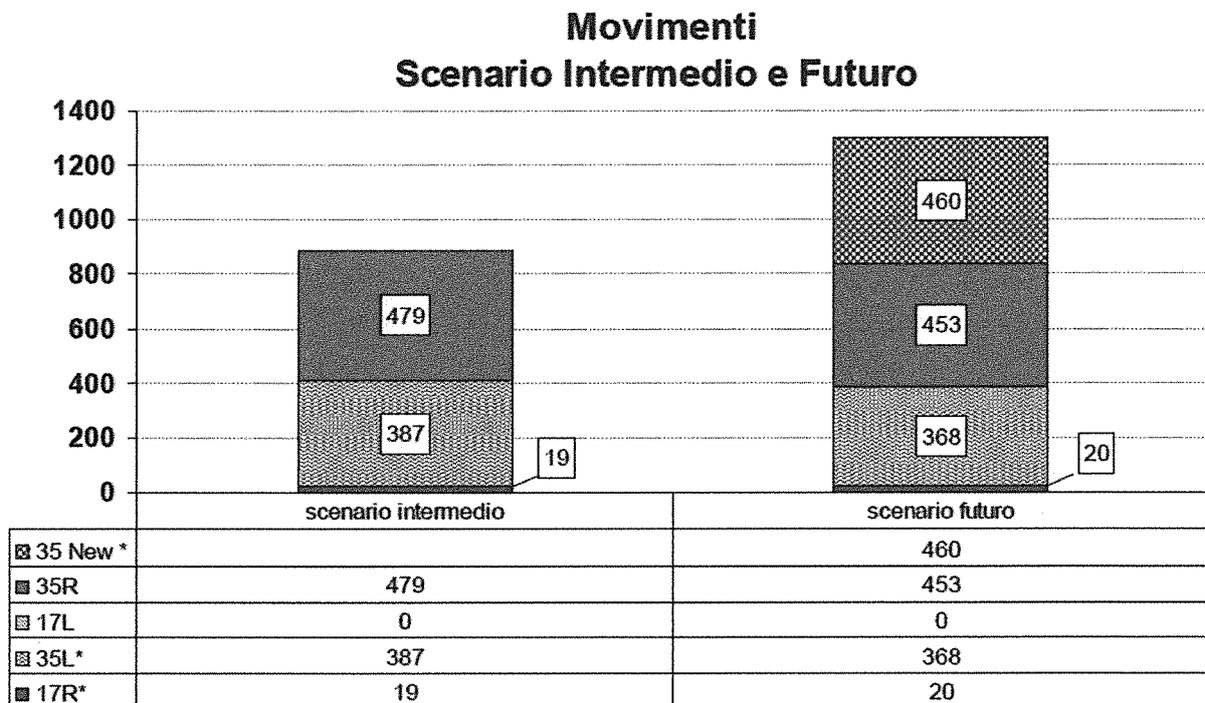
In secondo luogo, come già detto, nel periodo compreso tra il 2007 e il 2011 si è assistito ad un ammodernamento della flotta aeroportuale che ha contribuito al miglioramento delle emissioni acustiche prodotte, rispondendo ad una delle politiche messe in atto per la riduzione del rumore alla fonte. Per 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.



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%	203,9%
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.

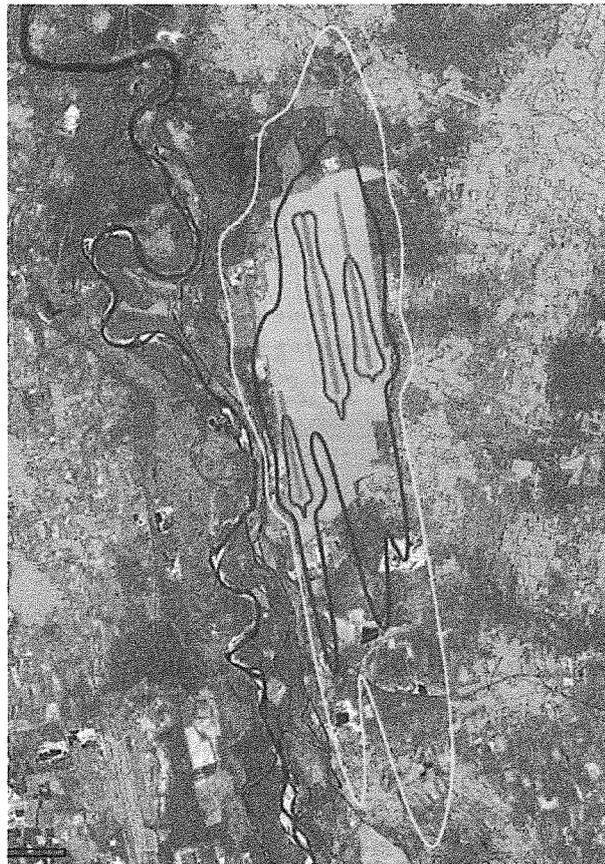
Inoltre non è altresì comprensibile come sia possibile che velivoli come i wide body, aerei a fusoliera larga, conosciuti anche come aerei a doppio corridoio, che da dichiarazione del proponente il progetto non voleranno sulla 35LNEW e quindi utilizzeranno le SID attuali a nord, possano per le caratteristiche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

Lo SIA era carente sotto tale profilo. Aspetto ribadito anche dalla Regione Piemonte. Lo studio 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.

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 equipe, 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;

- 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 sintesi la documentazione integrativa presentata da SEA non modifica sostanzialmente il quadro degli impatti delineato nel documento approvato con D.C.P. n. 37/2011

C.OVES.T

AEROPORTO DI MALPENSA

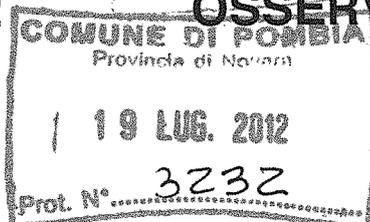
**VALUTAZIONE DI COMPATIBILITA' AMBIENTALE DEL
NUOVO *MASTER PLAN* AEROPORTUALE
E SUCCESSIVE INTEGRAZIONI VOLONTARIE**

**RICHIESTA DI PRONUNCIA DI COMPATIBILITA' AMBIENTALE
AI SENSI DELL'ART. 26 DEL D.lgs 152/06 e s.m.i.**



Luglio 2012

OSSERVAZIONI E PARERI



RECEIVED IN FULL
JUL 10 1961

Varallo Pombia, luglio 2012

**Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela
del Territorio e del Mare**
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali
Viale Cristoforo Colombo 44
00147 ROMA

e p.c.

Regione Piemonte
Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica
Settore Reti Ferroviarie ed Impianti Fissi - 12.02
Via Belfiore, 23
10125 TORINO

Oggetto: **Aeroporto di Malpensa**
Valutazione di Impatto Ambientale
del nuovo *Master Plan*
OSSERVAZIONI alle integrazioni Volontarie di SEA

SOMMARIO

1.	INTRODUZIONE.....	7
	<i>Valutazioni introduttive</i>	
	<i>VIA negativa del 1999 e Decreto D'Alema ad oggi non pienamente applicato</i>	
	<i>Procedure autorizzative: VAS o VIA</i>	
	<i>VAS e Piano d'Area Malpensa</i>	
	<i>PIS Piano Infrastrutture Strategiche</i>	
	<i>Approfondimenti progettuali</i>	
	<i>Infrastrutture e sicurezza</i>	
	<i>-Torre di controllo</i>	
	<i>-Viadotto accesso al Terminal 1</i>	
	<i>-Centrale termoelettrica di Turbigo</i>	
	<i>-Stabilimento chimico Balchem-Italia</i>	
2.	SVILUPPO DEL TRAFFICO E CAPACITA' AREOPORTUALE.....	21
	<i>Previsioni di sviluppo</i>	
	<i>Dati di traffico ENAC 2011</i>	
	<i>Previsioni di SEA e di ENAC al 2030</i>	
	<i>Previsioni realistiche dello sviluppo di Malpensa</i>	
	<i>Rapporto passeggeri/movimenti</i>	
	<i>Rapporto tra PIL e traffico aereo</i>	
	<i>Le previsioni per Fiumicino</i>	
	<i>Capacità degli aeroporti del Nord Italia</i>	
	<i>Accessibilità degli aeroporti lombardi</i>	
3.	ATMOSFERA.....	47
	<i>La situazione ambientale del territorio adiacente a Malpensa</i>	
	<i>Il territorio lombardo</i>	
	<i>Il territorio piemontese</i>	
	<i>Emissioni INEMAR e IREA 2007 – Il ciclo LTO</i>	
	<i>Ambito d'incidenza delle emissioni di Malpensa in Lombardia e Piemonte</i>	
4.	CAUSA QUINTAVALLE CONTRO SEA E MINISTERO DEI TRASPORTI.....	71
	<i>La sentenza Quintavalle anno 2008</i>	
	<i>La sentenza Quintavalle di 2° grado anno 2012</i>	
	<i>Relazione del Corpo Forestale di Varese Agosto 2010</i>	
	<i>Ministero dell'Ambiente Ottobre 2010</i>	
	<i>Lettera del Parco del Ticino lombardo alla Regione Lombardia Febbraio 2011</i>	
	<i>Istituto ISPRA Aprile 2011</i>	
	<i>Commissione Europea Giugno 2012</i>	
5.	RUMORE.....	77
	<i>Modificazione dell'impronta acustica secondo SEA</i>	
	<i>Osservazioni Regione Piemonte DGR 4-2598 del 19.11.2011</i>	
6.	SALUTE.....	81
7.	VARIE.....	83
	<i>Previsioni di traffico</i>	
	<i>Bacino di traffico</i>	
	<i>Recupero dei volumi di traffico</i>	
	<i>La Provincia di Novara</i>	
	<i>Siti SIC e Zone ZPS</i>	
	<i>Atmosfera</i>	
	<i>Diminuzione dell'infiltrazione in falda</i>	
	<i>Rifiuti</i>	
	<i>Componenti naturalistiche</i>	
8.	CONCLUSIONI.....	89
9.	ALLEGATO DVD (elenco documenti).....	96

INTRODUZIONE

Le Integrazioni Volontarie presentate da SEA al *Master Plan* di Malpensa non cambiano il quadro complessivo sull'inutilità attuale dell'opera e del grande impatto su ambiente e salute. I motivi delle nostre Osservazioni precedenti permangono. Nelle sue Integrazioni, SEA fornisce alcuni elementi in più ma insufficienti a suffragare le conclusioni in esse contenute.

Confermiamo integralmente il contenuto delle nostre Osservazioni consegnate al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare nel luglio 2011 - Prot. 18809 MATTM del 28.07.2011- ed esponiamo le nostre valutazioni, affrontando alcuni temi con nuove evidenze e riscontri documentali.

Il nostro documento si articola in:

- Valutazioni introduttive
- Sviluppo del traffico e capacità aeroportuale – Ampliamento di Malpensa falsa necessità
- Atmosfera
- Causa Quintavalle
- Rumore
- Salute
- Varie
- Conclusioni

VALUTAZIONI INTRODUTTIVE

VIA NEGATIVA DEL 1999 E SUCCESSIVO DECRETO D'ALEMA AD OGGI NON PIENAMENTE APPLICATO

Il 4 novembre 1999 con parere n. 332 la **Commissione per la Valutazione degli Impatti Ambientali riteneva che non sussistessero le condizioni di compatibilità ambientale**. Il 25 novembre 1999 il Ministro dell'Ambiente Ronchi, di concerto col Ministro delle Attività Culturali Melandri, esprimeva parere negativo con Decreto n. 4231.

Il decreto teneva conto del fatto che la Commissione Nazionale per le Valutazioni di Impatto Ambientale nel proprio parere aveva osservato che:

"...La decisione di trasformare il progetto Malpensa da aeroporto intercontinentale point-to-point ad aeroporto Hub rappresenta un fattore determinante per il notevole incremento del traffico aereo e conseguentemente degli impatti territoriali del progetto, con riferimento sia alla situazione attuale (804 movimenti/giorno) che alla ipotizzata situazione futura di breve (944movimenti/giorno) e di più a lungo termine, (...). Quella decisione dunque doveva e poteva configurarsi quale modifica sostanziale del progetto valutato nel 1986 e come tale dare avvio a una nuova procedura di VIA, ex art. 6 L. 349/86, atteso che quando fu presa (1994) la procedura era già operante da sette anni;..."

Poiché il Decreto Ronchi-Melandri contrastava con le posizioni del Ministro dei Trasporti Treu, lo stesso richiese che la questione fosse sottoposta al Consiglio dei Ministri, in applicazione dell'art. 6 comma 5 della Legge 349/86.

Questo articolo sembra fatto a misura per eludere l'esito di una valutazione tecnica e scientifica ambientale negativa, facendo prevalere la volontà politica all'obbligo di sottoporre programmi e progetti a preventive valutazioni di compatibilità ambientali.

Con questo stratagemma il Decreto di compatibilità negativa del Ministro dell'Ambiente N. 4231 del 25.11.1999 veniva affossato con l'emanazione del DPCM del 13 dicembre 1999, Decreto D'Alema, che virtualmente ha superato la VIA, agendo da sanatoria del parere negativo.

Va ricordato che il **Decreto D'Alema del 13/12/1999** prevedeva una serie d'interventi mitigatori immediati a breve termine per ridurre l'impatto ambientale al di sotto di quello allora esistente:

"ALLEGATO

A – Interventi immediati sulle condizioni di esercizio

- a) ottimizzazione, con l'impiego di un adeguato modello di simulazione delle rotte di decollo e atterraggio e dei criteri di impiego delle due piste dell'aeroporto, con l'obiettivo di: minimizzare l'area di impatto complessiva (interna all'isofona LVA 60 dbA;
- b) minimizzare la popolazione residente nella fascia delimitata dalle isofone LVA 65-75 dbA;
- c) garantire che la superficie delimitata dalla isofona LVA 75 dbA resti all'interno del sedime aeroportuale;
- d) la riduzione al decollo della "spinta motori" a 1000 ft (anziché a 1500 ft);
- e) un controllo sui tempi di accensione dei motori ausiliari (controllo uso APU) necessari per l'utilizzazione dell'aeromobile durante la sosta;
- f) un uso "despecializzato" delle piste in modo da consentirne un utilizzo equilibrato;
- g) una migliore distribuzione delle rotte di decollo;
- h) la limitazione del volo notturno secondo le nuove prescrizioni (eliminando dei voli dalle h.23 alle h.6).

B – Interventi immediati di mitigazione e controllo:

- a) limitazione a particolari fasce orarie e periodi settimanali del traffico degli aerei più rumorosi (i c.d. "capitoli 2") in prospettiva dell'eliminazione degli stessi;
- b) l'applicazione della spinta inversa dei motori in fase di atterraggio (cd. "reverse thrust") e sua utilizzazione al minimo a meno che non sia esclusivamente necessario per motivi di sicurezza;
- c) il controllo della gestione dello spazio esistente tra il piazzale di sosta e le piste di decollo (cd. "Aproncontrol");
- d) il controllo del rispetto delle rotte e delle procedure previste;
- e) utilizzazione nonché estensione ed adeguamento della Rete di rilevamento esistente ai fini del monitoraggio e l'applicazione di sanzioni nel caso di mancato rispetto delle rotte e delle procedure antirumore (adeguamento definitivo entro 6 mesi);
- f) istituzione della commissione di cui all'art. 5 del decreto ministeriale 31 ottobre 1997.

C – Ulteriori interventi di mitigazione e controllo.

Entro il mese di gennaio 2000 sarà concluso l'accordo quadro di Programma previsto dall'art. 43 legge 144/1999 volto a definire nell'ambito di un programma generale di intervento finalizzato alla mitigazione ed alla bonifica dell'impatto sonoro, finanziato con i fondi statali e con i proventi della nuova imposta regionale sul rumore ed articolato secondo un criterio di priorità, che preveda: interventi di immediata attivazione; interventi da completare nell'arco di due anni; interventi di adeguamento della strumentazione urbanistica.

D – Interventi a medio termine.

Definizione entro il 31 gennaio 2000 di un accordo procedimentale tra le Amministrazioni interessate (Ministero dei trasporti e della navigazione, Ministero dell'ambiente, regione Lombardia, regione Piemonte, provincia di Varese, provincia di Novara e S.E.A.) volto a definire idonee azioni coordinate per tutte le componenti ambientali, in particolare:

- per quanto riguarda l'aria: una campagna di monitoraggio (della durata di un anno a partire da gennaio 2000);
- per quanto riguarda l'acqua: un aggiornamento del piano aeroportuale delle acque (della durata di sei mesi, gennaio-giugno 2000), la realizzazione di una rete di pozzi di controllo (durata dell'intervento: 1 anno) ed il monitoraggio sulla qualità delle acque;
- per quanto riguarda la salute pubblica: una indagine epidemiologica;
- per quanto riguarda il verde: la realizzazione di una fascia forestale di protezione (durata: 3 anni – gennaio 2000/dicembre 2003) e il monitoraggio del danno forestale (durata 8 mesi: aprile/dicembre 2000).

Nell'ambito di tale accordo saranno altresì definite le modalità di controllo e vigilanza sulle azioni anzi illustrate comprese quelle di cui ai punti A, B e C, nonché l'istituzione di un osservatorio

ambientale permanente cui demandare il compito di effettuare tali attività, nonché di provvedere alla:

ricognizione degli aeromobili appartenenti al capitolo 3, secondo un criterio di performance acustica, sulla base del quale definire nell'immediato limiti specifici da rispettare durante le operazioni di decollo e, nel prossimo futuro, ulteriori misure di selezione del traffico;
definizione, in corrispondenza di ogni sensore installato nell'ambito della rete di monitoraggio di limiti massimi (espressi come LAFmax) calibrati sulle migliori performance acustiche ottenibili in relazione alle procedure di decollo seguite ed articolati in relazione alla classificazione di cui al punto precedente;
verifica dell'effettivo avvio delle attività del programma di cui al precedente punto C. 99A10680"

Decretava inoltre:

"Ogni ulteriore decisione sarà subordinata ad una verifica delle misure adottate e della situazione degli ambiti territoriali interessati".

Infine, il **Decreto del 3 marzo 2000 del Ministro dei Trasporti Bersani**, dichiarando su presupposti insussistenti:

"...viste le modalità di esercizio dell'aeroporto di Malpensa previste dallo scenario di minimo impatto acustico in attuazione degli adempimenti previsti ...e verificati positivamente gli adempimenti ai punti A, B e C..." (del Decreto D'Alema del 13/12/99)

decise che si poteva procedere alla ripartizione del traffico aereo e quindi al definitivo trasferimento dei voli da Linate a Malpensa.

In realtà molti degli interventi previsti dal Decreto D'Alema del 1999 non erano allora e non sono stati ancora attuati al luglio 2012:

-**non esiste il controllo delle rotte** e delle procedure previste, pertanto non sono applicate le sanzioni, in caso di mancato rispetto delle rotte e delle procedure;

-**non sono stati eliminati i voli notturni**, nonostante ci sia un Decreto (DPR 476/99) che vieta i voli notturni in tutti gli aeroporti civili dalle ore 23 alle 6 e un pronunciamento del Consiglio di Stato;

-**non è stata definita l'area dell'intorno aeroportuale**, con l'individuazione delle fasce di rispetto A, B e C delle attività aeroportuali;

-**non è stato istituito l'Osservatorio Ambientale permanente;**

-**non è stata verificata la possibilità di spostamento di voli charter o altri voli da Malpensa a Linate o ad altri aeroporti;**

-**non è stata fatta la campagna di monitoraggio dell'aria;**

-**non è stata fatta l'indagine epidemiologica;**

-**non è stata realizzata una fascia forestale** e non è stato fatto il monitoraggio del danno forestale;

Complessivamente non è stato attuato il controllo e la vigilanza sulle azioni previste ai punti A, B, C e D.

Osserviamo inoltre che in data 11.09.2010 si è svolto il Convegno ANCAI a Cinisi, nel corso del quale il Presidente Mario Aspesi ha sollevato la questione del **mancato rispetto del divieto dei voli notturni a Malpensa**.

La nota del Ministro dell'Ambiente del 19.01.2011 è riassunta nella seguente comunicazione dello stesso Presidente dell'ANCAI inviata ai Sindaci interessati in data 24.01.2011:

1. Voli notturni possono essere autorizzati solo da un apposito decreto del Ministro dell'Ambiente di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, sentiti Regione ed Enti Locali territorialmente competenti.
2. Il gestore aeroportuale deve controllare che tali voli non superino il valore di 60dBA di livello di valutazione del rumore aeroportuale notturno (L_{van}) nella zona A di rispetto aeroportuale. Quindi vige il divieto ai voli notturni dalle 23.00 alle 06.00 fin quando non venga accertato il non superamento nella zona A dei 60 dBA di L_{van}, ed il Ministro dell'Ambiente emani un decreto che autorizzi in volo notturno."

Da qui si deduce che l'aeroporto di Malpensa opera da 12 anni in regime di mancato rispetto delle regole e quindi fuori legge, per quanto riguarda i voli notturni.

Inoltre va rilevato che a pag. 104 del capitolo *Approfondimenti Ambientali* si afferma comunque che i movimenti notturni previsti per lo scenario intermedio sono 114 mentre per lo scenario futuro (2030) saranno 168.

PROCEDURE AUTORIZZATIVE

Riguardo alle procedure autorizzative, ancora una volta si conferma quanto da noi esposto alla Commissione VIA con le Osservazioni COVEST di Luglio 2011, al Cap. 3 pag. 23-28. Affermiamo che in assenza di una VAS del nuovo Piano Nazionale degli Aeroporti, la procedura di VIA del *Master Plan* di Malpensa debba essere interrotta.

VAS o VIA?

Nella relazione finale il *Tavolo Tecnico* presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare denominata "*Aeroporto di Malpensa – Nuovo Master Plan aeroportuale - Relazione finale –Versione 13.01.2011-Documento di Sintesi*", ha stabilito che è più opportuno per il Piano di Sviluppo (PdS) adottare il processo di VIA anziché di VAS:

"...La discussione si è articolata per determinare il percorso approvativo che, dal punto di vista ambientale è più opportuno per il Piano di Sviluppo Aeroportuale (PdS) o MasterPlan. Le opzioni a confronto sono state quelle del processo proprio di una VAS sul Piano e di una successiva procedura di VIA per le singole opere ovvero di una procedura di VIA direttamente del PdS."

La decisione di opportunità sembra derivi dal fatto che sul tema in questione esiste una carenza legislativa, ossia non ci sono regole certe che obbligano a seguire una precisa direttiva, per cui le decisioni maturano secondo interpretazioni di comodo.

La scelta viene giustificata dopo un'ampia disquisizione nella relazione, che riporta:

"In virtù delle caratteristiche sopra richiamate, il Piano di Sviluppo Aeroportuale risulterebbe assoggettabile alla procedura di VIA, ravvisandosi la sua natura di "progetto di opera pubblica".

Però potrebbe anche risultare diversamente.

Osserviamo che nel caso in esame la procedura di VAS è più conforme ed efficace rispetto alla procedura di VIA. La VAS è uno strumento "strategico" e in ciò si differenzia sostanzialmente dalla VIA.

La VAS interviene a monte di progetti, giudicando come il raggiungimento di un obiettivo possa essere "strategicamente" risolto, in funzione di alternative percorribili e dell'importanza delle ricadute.

La VAS può avere la possibilità reale di incidere su un piano, in termini di proposizione di soluzioni e di diminuzione degli impatti, anche individuando e valutando possibili alternative reali e credibili di progetti che sostengano lo stesso obiettivo.

L'obiettivo di aumentare la capacità aeroportuale del Nord Italia si può raggiungere:

- A) costruendo una terza pista a Malpensa;
- B) rendendo indipendenti le due piste attuali di Malpensa, aumentandone la capacità attuale;
- C) ripensando a tutto il sistema e rete aeroportuale del Nord Italia e distribuendo le capacità di volo.

La VIA può semplicemente valutare uno scenario zero di riferimento, ma oltre ciò può soltanto prescrivere interventi di tipo mitigativo e compensativo degli impatti prodotti, ma non può mettere in discussione un progetto in quanto tale.

La VAS, Valutazione Ambientale Strategica, è uno strumento di valutazione delle scelte della programmazione e della pianificazione e ha come finalità primaria quella di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente, di tutela e miglioramento della qualità dell'ambiente, di protezione della salute umana e di utilizzazione accorta e razionale delle risorse naturali e, in tal senso, riveste un ruolo strategico nell'ambito di una politica di sviluppo sostenibile. E' un processo realizzato per assicurare che gli effetti derivanti da piani e programmi proposti siano identificati, valutati, sottoposti alla partecipazione del pubblico, presi in considerazione dai decisori e infine monitorati durante la realizzazione del piano o programma.

La VAS si accosta ad altri strumenti di valutazione ambientale, quale la Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) dei progetti, la Valutazione di Incidenza (VIC) riferita ai siti di Natura 2000, la Valutazione d'Impatto Sanitario (VIS), riferita agli impatti sanitari sulla popolazione a protezione della salute umana, costituendo un sistema nel quale l'intero ciclo della decisione viene valutato nel suo compiersi.

Il Piano di Sviluppo aeroportuale (PdS) è assimilabile a un progetto e quindi non è soggetto a VAS, invece il Piano Territoriale d'area Malpensa è lo strumento giusto ove trattare e valutare il progetto di terza pista. Vista l'importanza del progetto della terza pista e le pesanti ricadute ambientali che si produrranno, è evidente che non si possa immaginare che la procedura di VAS non venga espletata né all'interno del Piano di Sviluppo, né all'interno del Piano d'Area Malpensa.

Da un punto di vista legislativo i Piani di Sviluppo Aeroportuale (PSA), con l'entrata in vigore del D.lgs n. 128/2010, che ha modificato la Legge 152/2006, non sono soggetti a VAS.

"Legge 152/2006 modificata dal D.lgs 128/2010

ART. 6 Oggetto della disciplina

...

2. Fatto salvo quanto disposto al comma 3, viene effettuata una valutazione per tutti i piani e i programmi:

a) che sono elaborati per la valutazione e gestione della qualità dell'aria ambiente, per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, e che definiscono il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione dei progetti elencati negli allegati II, III e IV del presente decreto; (ossia rientranti nel campo della VIA)...."

Se ci fosse solo questo articolo tutto sarebbe coerente. Ma c'è un rimando al comma 3-ter che con il D.Lgs 128/2010 è diventato così:

"3-ter. Per progetti di opere e interventi da realizzarsi nell'ambito del Piano regolatore portuale, già sottoposti ad una valutazione ambientale strategica, e che rientrano tra le categorie per le quali è prevista la Valutazione di impatto ambientale, costituiscono dati acquisiti tutti gli elementi valutati in sede di VAS o comunque desumibili dal Piano regolatore portuale. Qualora il Piano regolatore Portuale ovvero le rispettive varianti abbiano contenuti tali da essere sottoposti a valutazione di impatto ambientale nella loro interezza secondo le norme comunitarie, tale valutazione è effettuata secondo le modalità e le competenze previste dalla Parte Seconda del presente

decreto ed è integrata dalla valutazione ambientale strategica per gli eventuali contenuti di pianificazione del Piano e si conclude con un unico provvedimento.”

Mentre nella versione precedente alla pubblicazione del D.LGS 128/2010, la Legge 152/2006 così citava:

“Art. 6 comma 3-ter. Per progetti di opere e interventi da realizzarsi nell’ambito del Piano regolatore portuale o di sviluppo aeroportuale, già sottoposti ad una valutazione ambientale strategica, e che rientrano tra le categorie per le quali è prevista la valutazione di impatto ambientale, costituiscono dati acquisiti tutti gli elementi valutati in sede di VAS o comunque desumibili dal Piano regolatore portuale o di sviluppo aeroportuale. Qualora il Piano regolatore portuale o di sviluppo aeroportuale ovvero le rispettive varianti abbiano contenuti tali da essere sottoposti a valutazione di impatto ambientale nella loro interezza secondo le norme comunitarie, tale valutazione è effettuata secondo le modalità e le competenze previste dalla Parte Seconda del presente decreto ed è integrata dalla valutazione ambientale strategica per gli eventuali contenuti di pianificazione del Piano e si conclude con un unico provvedimento.”

Purtroppo il D.LGS 128/2010 pubblicato il 10 agosto 2010 non parla più di sviluppo aeroportuale.

Per quanto attiene il PSA (Piano di Sviluppo Aeroportuale) e il suo eventuale assoggettamento alla VAS, va ricordato che in Italia sia il PSA dell’aeroporto di Bologna sia quello dell’aeroporto di Viterbo sono stati assoggettati a VAS.

Richiamiamo infine la necessaria distinzione concettuale tra procedimento VAS (applicabile a processi decisionali e urbanistici, come rilevato dall’aggettivazione “strategica”) e VIA (pertinente a opere e manufatti) evidenziando come quest’ultima, più sperimentata e concettualmente recepita, comporti tuttavia una serie di limitazioni connesse alla propria natura “tattica” dato che:

- **Progettazioni complesse innescano spesso sub-progetti dotati di non indifferente impatto.**
- **La sommatoria di più operazioni progettuali innesca effetti cumulativi che sfuggono alle singole specifiche VIA.**
- **Una serie di micro interventi, come tali non soggetti a VIA, può nel suo insieme, essere portatore di modificazioni / alterazioni ambientali rilevanti.**
- **Decisioni e scelte inerenti all’utilizzo del suolo e alla gestione agro-floro-faunistica, che per loro natura non implicano operazioni progettuali e conseguentemente non sono assoggettabili a VIA, determinano spesso consistente impatto ambientale.**

VAS E PIANO D’AREA MALPENSA

Il *Piano Territoriale d’Area Malpensa PTRA*, approvato da Regione Lombardia con L.R. n. 10 del 12 aprile 1999, pubblicato sul B.U.R.L. 1° SO al n. 15 del 16 aprile 1999, ha per legge una durata di 10 anni, pertanto il 17 aprile 2009 hanno perso di efficacia le previsioni contenute nel Piano stesso.

Per 10 anni tale piano ha costituito lo strumento di programmazione e di coordinamento delle strategie regionali per lo sviluppo economico-sociale e la valorizzazione ambientale del territorio lombardo interessato all’insediamento dell’aeroporto intercontinentale Malpensa 2000.

Con la D.G.R. del 16 dicembre 2009 - n. 8/10840 è stato dato *l’Avvio al nuovo Piano Territoriale Regionale d’Area «Malpensa - Quadrante Ovest» (artt. 20 e 21, L.R. n. 12/2005)* da parte della Regione Lombardia.

E’ evidente che detto Piano dovrà obbligatoriamente trattare il tema Malpensa, ma è al momento “congelato”; esistono degli indirizzi, ma, di fatto, non è nessun atto conseguente. Senza il PTRA Malpensa, niente VAS.

Tuttavia nel frattempo si è avviata la procedura di VIA sul Master Plan, in assenza del Piano

d'Area che dovrebbe prevederlo e analizzarlo dal punto di vista della valutazione ambientale strategica.

Purtroppo, mentre il Piano Territoriale d'Area Malpensa Quadrante Ovest e la relativa VAS sono fermi in Regione Lombardia, senza che si sappia se e quando partiranno, la VIA sta proseguendo il suo iter autorizzativo presso il Ministero dell'Ambiente.

A questo si aggiunge la nuova *DGR Lombardia N. IX/761 del 10/11/2010*, che al punto 2.3 (esclusione dalla VAS) così recita:

d) "per le modifiche dei piani e dei programmi elaborati per la pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli conseguenti a provvedimenti di autorizzazione di opere singole che hanno per legge l'effetto di variante ai suddetti piani e programmi, ferma restando l'applicazione della disciplina in materia di VIA, la VAS non è necessaria per la localizzazione delle singole opere."

Eppure la stessa Regione Lombardia nella *Delibera N. IX/0042 del 28/07/2010* sottolineava l'importanza di procedere parallelamente e in modo coordinato fra la VIA sul Master Plan e la VAS sul Piano d'Area, garantendo il massimo raccordo fra VIA e VAS per assicurare la corretta ricaduta sull'area vasta.

Nella stessa Delibera era riportato:

" in materia di miglioramento dell'accessibilità all'aeroporto, grazie all'azione di Regione Lombardia e del Governo sono stati compiuti significativi interventi quali:

- la Malpensa-Boffalora (inaugurata il 30 marzo 2008), che collega l'aeroporto alla A4 Milano-Torino;*
- l'integrazione tra le reti ferroviarie attraverso il raccordo a X che ha permesso di creare un nuovo collegamento con Malpensa (inaugurato il 18 ottobre 2009) e, contestualmente, di aprire la stazione di Fermo-Lonate Pozzolo, consentendo così a Varese e al nord della provincia un efficace collegamento pubblico ferroviario con Malpensa;*
- l'apertura, il 31 gennaio 2010, del tunnel ferroviario di Castellanza, che ha permesso al Malpensa Express di scendere sotto i 30 minuti da Milano Cadorna e di potenziare i servizi regionali;*
- come ulteriore sviluppo dell'accessibilità sono stati avviati i seguenti interventi:*
- lo sviluppo, dopo l'inaugurazione, il 2 luglio 2009, dei cantieri della ferrovia Arcisate-Stabio, che permetterà di realizzare il collegamento Lugano-Mendrisio-Varese-Malpensa: la linea sarà attiva dal 2014;*
- i lavori di riqualificazione della linea ferroviaria Saronno-Seregno, avviati il 23 gennaio 2010;*
- l'approvazione e il finanziamento, da parte del CIPE, il 13 maggio 2010, del primo lotto funzionale della tratta ferroviaria Rho-Gallarate che consentirà, oltre al miglioramento del servizio suburbano, la connessione della rete RFI con la rete FNM per il collegamento diretto tra Rho-Fiera/EXPO 2015 e Malpensa;*
- l'affidamento, l'8 marzo 2010, della progettazione definitiva della variante alla S.S. 341 tra Gallarate e Vanzaghella, che, in particolare nel suo tratto iniziale a quattro corsie (bretella di Gallarate), darà continuità alla Pedemontana per l'accesso allo scalo;*
- l'avvio dei lavori di Pedemontana, avvenuto il 6 febbraio 2010, che con i suoi 87 km di strada permetterà di collegare in modo veloce Malpensa con Bergamo;*
- il triplicamento della linea ferroviaria Rho-Gallarate (collegamento Y);*
- la nuova linea ferroviaria da Nord a Malpensa, la cui realizzazione è prevista in due fasi: la prima tra i terminal 1 e 2, con collegamento verso Milano; la seconda con collegamento a Varese ed alla nuova linea Arcisate-Stabio;*
- il potenziamento della linea Novara-Seregno nei Comuni di Castano Primo e Turbigo;*
- l'avvio dal 13 settembre di un collegamento, attraverso l'alta velocità, Milano-Roma con cadenza bigiornaliera;- la realizzazione della terza corsia della A9."*

Ciò dimostra che l'attuazione del *Master Plan* di Malpensa comporta necessariamente una serie d'interventi infrastrutturali di sostegno e perciò si configura più propriamente come un Piano d'Area e non come un'opera singola, perciò da sottoporre a VAS.

La Valutazione Ambientale Strategica è richiesta su tutti i Piani di Governo del territorio, anche dei più piccoli Comuni, anche per l'autorizzazione di piccolissime varianti di tipo residenziale. La VAS sul Piano d'area Malpensa è l'unico strumento che può e deve dirci fino a che punto lo sviluppo di Malpensa può arrivare e qual è il traffico che questo territorio può sopportare. Insomma la VAS definirebbe un limite e metterebbe delle regole. Regole che, a quanto pare, non piacciono a SEA.

Anche se SEA dice il contrario, analizzando il Nuovo *Master Plan* di SEA si evince chiaramente che la VAS è indubbiamente necessaria, in quanto a Pag. 5 della *Relazione Tecnica* si legge che :

"Il presente Master Plan Aeroportuale si pone l'obiettivo di riproporre la centralità di Malpensa nel sistema aeroportuale europeo, individuando soluzioni in grado non solo di fronteggiare il normale sviluppo del settore, ma anche di soddisfare le esigenze specifiche di un mercato forte, trainante l'intero sistema economico italiano, quale è quello dell'Italia settentrionale.

Vengono pertanto aggiornate, in relazione alle mutate condizioni di riferimento, le scelte alla base del Piano Regolatore Generale Aeroportuale redatto nel 1985, proponendo un nuovo ed organico sviluppo dell'intero complesso aeroportuale che, sulla base delle esperienze maturate, riesca a garantire grande flessibilità per poter adeguatamente fronteggiare la futura evoluzione del settore ed un corretto equilibrio tra lo sviluppo socioeconomico del contesto territoriale e la salvaguardia dell'ambiente in cui l'aeroporto si inserisce".

Per quanto sopra esposto, il nuovo *Master Plan* integra e sostituisce il precedente Piano Regolatore Aeroportuale del 1985.

Il nuovo *Master Plan* è quindi un atto di Pianificazione Territoriale e per questo DEVE essere sottoposto a V.A.S.

Come ulteriore osservazione si contesta il fatto che tra i soggetti che hanno partecipato al Tavolo Tecnico, mancavano interlocutori importanti quali la Regione Piemonte, Provincia di Novara e i Comuni dell'area piemontese interessata.

Infatti, gli impatti ambientali derivanti dal Piano Sviluppo Aeroportuale non investono solo la Lombardia, ma anche l'area piemontese, che si trova a poche centinaia di metri dal limite delle nuove infrastrutture previste a lato della frazione di Tornavento.

Pertanto il processo per la valutazione degli impatti, che investono due Regioni, non può essere di competenza solo del Piano d'Area (PTR) della Lombardia.

Inoltre, la VAS del PTR Regione Lombardia non contiene nessun elemento di specifica valutazione su un possibile ampliamento dell'aeroporto di Malpensa.

Rispetto al quadro di riferimento ambientale, Malpensa è citata solo con riferimento ai temi di rumore e mobilità e trasporti, ignorando completamente un tema di grande importanza come quello dell'inquinamento atmosferico.

La Regione Lombardia ha predisposto il Piano d'Area Territoriale (PTRA) per il Quadrante Ovest della Lombardia interessato dallo PSA, che è stato formalmente avviato, ma non è stato ancora sottoposto a processo di VAS.

Quindi appare illogico sottoporre la proposta di avviare da subito la procedura di VIA su un PSA (Piano di Sviluppo Aeroportuale) prima che il nuovo PTRA ancora in itinere, sia stato sottoposto e quindi abbia superato la procedura di VAS.

Bisognerà inoltre tenere conto anche del Piano d'Area Piemontese e dalla relativa VAS sulle numerose infrastrutture consequenziali al PSA.

Quindi due Piani d'Area. Due VAS? Ciò appare paradossale!

Il SIA evidenzia che esiste una mancanza di programmazione nazionale relativa alle attività d'infrastrutturazione aeroportuale.

A tale riguardo il Piano Nazionale degli Aeroporti, tuttora in fase di consultazione, consentirebbe di colmare tale lacuna, ovviamente dopo il conseguimento del processo di VAS.

Il fatto che il PSA, inserito in un contesto interregionale, sia sottoposto a procedura di VIA, prima che per lo stesso contesto sia stato conseguito il processo di VAS, contrasta con gli art.30 e 31 D.lgs 152/06.

Le osservazioni al SIA, Integrazioni incluse, potrebbero pertanto fermarsi qui, risultando evidente l'illogicità e l'illiceità della richiesta formulata da SEA.

Questo è il primo motivo per cui la richiesta del SIA non deve essere accolta.

A rafforzare e sostenere la nostra osservazione sull'illogicità della procedura di VIA sul progetto di espansione dell'aeroporto prima di una VAS, citiamo quanto sostenuto nel PIS:

PIS - PIANO INFRASTRUTTURE STRATEGICHE
del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
8° Allegato al DFP (Decisione Finanza Pubblica) per gli anni
2011/2013 Infrastrutture – Tabelle e Note del settembre 2010

“QUADRO CONOSCITIVO SUL SISTEMA AEROPORTUALE

Ambientale

*L'orizzonte delle analisi e valutazioni contenute nello studio ha ad oggetto la rete complessiva degli aeroporti nazionali con una scomposizione per macroaree del territorio che prescinde dai limiti fisici delle singole regioni, cogliendo le diverse realtà del Paese in una correlazione funzionale delle diverse modalità di trasporto. Il disegno della rete che scaturisce dalla sintesi/rappresentazione dell'intero studio è quindi un piano di settore delle infrastrutture aeroportuali in cui già emerge, con chiarezza, quali punti di rete dovranno essere oggetto di potenziamento; in tal senso le valutazioni di ordine trasportistico, **devono trovare conferma della fattiva attendibilità sotto il profilo della opportunità ambientale attraverso una procedura di VAS che è proprio finalizzata alla valutazione di piani e programmi ad area vasta per apprezzare le valenze ambientali in termini di precauzione, secondo il principio guida che consiste nell'integrazione dell'interesse ambientale rispetto agli altri interessi tipicamente socio-economici.** Gli adempimenti necessari, in tema, sono oltre alla preventiva trasmissione dello studio al Ministero dell'Ambiente la successiva redazione di uno studio di Valutazione Ambientale Strategica con l'attivazione formale della relativa procedura.”*

APPROFONDIMENTI PROGETTUALI

La documentazione progettuale allegata alle Integrazioni Volontarie del *Master Plan* di Malpensa, sebbene le tavole presenti siano caratterizzate da un elevato livello di definizione, si configura più come relazione tecnico-descrittiva, assimilabile ad un progetto preliminare, che ad un progetto definitivo, così come indicato nella premessa.

Fondamentalmente vengono definiti i 9 macro progetti che dovrebbero individuare i principali interventi previsti dal *Master Plan* aeroportuale e per ciascuno di essi si analizzano le fasi di cantierizzazione, di dimensione materiale e la fase operativa, per poi andare ad individuare i fattori di disturbo provocati sul contesto.

Tuttavia, per ciascun macro progetto non viene raggiunto un adeguato grado di approfondimento tale da poterlo considerare un progetto definitivo.

Il Dpr. n.554 del 21/12/1999 e s.m.i. a partire dall'art. 25 sino all'art. 34 individua gli elementi e la documentazione che necessariamente deve essere contenuta nel Progetto definitivo di un'opera, che deve comprendere:

- a) relazione descrittiva;
- b) relazione geologica, geotecnica, idrologica, idraulica, sismica;
- c) relazioni tecniche specialistiche;
- d) rilievi plano-altimetrici e studio di inserimento urbanistico;
- e) elaborati grafici;
- f) studio d'impatto ambientale ove previsto dalle vigenti normative ovvero studio di fattibilità ambientale;
- g) calcoli preliminari delle strutture e degli impianti;
- h) disciplinare descrittivo e prestazionale degli elementi tecnici;
- i) piano particellare di esproprio;
- l) computo metrico estimativo;
- m) quadro economico.

Di fatto, molti degli elementi sopra indicati nemmeno compaiono nella relazione prodotta. Per ciascuno dei 9 macro progetti viene data una descrizione generale dell'intervento e soprattutto delle caratteristiche costruttive del manufatto che si intende realizzare, viene data una breve descrizione delle attività di cantiere piuttosto che dei mezzi d'opera che si prevede verranno impiegati, ma mancano per esempio i disciplinari descrittivi e prestazionali degli elementi tecnici, ovvero mancano tutti quegli approfondimenti che definiscono le caratteristiche tecniche che i manufatti dovranno avere. Per non parlare poi, dei calcoli preliminari di strutture ed impianti: viene infatti citata una stima dei consumi idrici in fase di cantierizzazione, piuttosto che dei consumi elettrici, si indicano le quantità di calcestruzzo che si prevede siano necessarie o i quantitativi di terreno che verrà movimentato, ma un calcolo preliminare degli impianti che dovranno essere costruiti o delle strutture manca. Come del resto manca un computo metrico estimativo delle opere, ovvero, per i non addetti ai lavori, un documento analitico che descriva le varie lavorazioni da eseguirsi con indicazione dei materiali da adoperarsi e delle relative quantità. Non abbiamo poi trovato traccia del quadro economico, ovvero del documento di sintesi che riassume per categorie i vari costi dell'opera.

Va inoltre rilevato che in fase di Conferenza di Servizi tenutasi a Torino il 11.07.2012, il proponente ha precisato che le strutture sono indicativamente rappresentate poiché sarà lasciata a chi vince la gara di appalto la progettazione e definizione di forme e tecniche costruttive. Di conseguenza anche gli impatti della cantierizzazione non possono avere in questa fase una risposta o analisi certa: come saranno le strutture? In cemento armato o acciaio? Ci pare che le tecniche costruttive siano diverse e richiedano differenti mezzi di cantiere.

A nostro parere, quindi, le indicazioni riportate da SEA nella premessa delle Integrazioni Volontarie vengono disattese in quanto il livello di dettaglio ed approfondimento degli interventi non è tale da poter essere considerato un progetto definitivo, ovvero un elaborato al quale dovrebbe seguire in breve tempo un progetto esecutivo, ovvero degli elaborati che presentati in cantiere consentano a maestranze ed imprese di realizzare operativamente l'opera.

INFRASTRUTTURE E SICUREZZA

Evidenziamo alcuni punti del *Master Plan* che sono già stati oggetto di nostre osservazioni e sono di nuovo sottovalutati da SEA, anche nelle Integrazioni Volontarie.

QUOTA SUPERFICIE ORIZZONTALE TERZA PISTA, IN DEROGA

Dal nuovo **“MASTER PLAN AEROPORTUALE” dell’aeroporto di MILANO MALPENSA**
Relazione Tecnica-Descrittiva – Pianificazione Aeroportuale Novembre 2009

“CAP. 12 Le implicazioni territoriali del Master Plan (pag. 174)

12.3 Limiti e vincoli correlati alla realizzazione della nuova pista

.....Nel caso di Malpensa la superficie orizzontale interna si trova oggi ad una altitudine di 255,57 m, calcolata con riferimento all'attuale soglia pista 35R che è posta a quota 210,57 m. s.l.m.

La terza pista invece, per effetto della particolare orografia del terreno che declina naturalmente verso sud, è previsto venga impostata alla quota di m. 201,00, inferiore di circa 10 m rispetto a quella dell'attuale soglia 35R e tale nuova quota dovrebbe quindi essere considerata come riferimento per l'individuazione della futura superficie orizzontale interna relativa all'intero aeroporto.

Applicando in maniera restrittiva il Regolamento però, oltre a vincolare una gran parte del territorio a nord del sedime aeroportuale attualmente non sottoposto a limitazioni, si potrebbero produrre tensioni con gli Enti territoriali di riferimento, soprattutto tenendo conto che, nell'area ubicata a nord/nord-est dell'attuale sistema di piste, in alcune zone è lo stesso terreno naturale ad interessare i piani ostacoli.

Particolarmente penalizzato risulterebbe il piazzale nord, in prossimità del Terminal 2, in quanto tale piazzale si trova attualmente ad una quota di 229-230 m s.l.m. e, perciò, circa 30 m sopra la quota della soglia più bassa della terza pista.

Con tale limitazione, quindi, già le code di aeromobili di classe “D” forerebbero la superficie orizzontale.

Lo stesso Terminal 2, che è stato progettato e realizzato in relazione all'attuale quota della superficie orizzontale interna, finirebbe con il forare tale superficie se riferita alla testata più bassa della terza pista.

Si considera pertanto ragionevolmente corretto ritenere che nel calcolo della superficie orizzontale interna, e di conseguenza delle altre superfici da questa originanti, anche dopo la realizzazione della terza pista, il punto di riferimento possa rimanere quello dell'attuale soglia 35R, in applicazione alla facoltà che il Regolamento dà ad ENAC di definire un valore diverso rispetto a quello della soglia più bassa.”

TORRE DI CONTROLLO IN AREA DI MANCATO AVVICINAMENTO ALTEZZA SUPERAMENTO OSTACOLI IN DEROGA

“CAP. 13 Procedure di volo relative alla nuova configurazione (pag. 182)

La normale operatività ipotizzata per l'aeroporto di Malpensa dopo la costruzione della terza pista parallela è la seguente:

- atterraggi sulla nuova pista e sull'attuale rwy 35R
- decolli dalla nuova pista e dall'attuale rwy 35L.

.....

Con la configurazione a tre piste, i decolli da 35L dovrebbero invece virare a destra per consentire decolli indipendenti dalla nuova pista.

Quanto sopra induce però una dipendenza tra i decolli da pista 35L ed i potenziali mancati avvicinamenti su pista 35R.

.....

La presenza della torre di controllo nell'area di mancato avvicinamento determina un OCH – altezza di superamento degli ostacoli – rispetto alla soglia di 72,64 m (238,3 piedi) e la DH non può essere inferiore a quest'ultimo valore di OCH.

Le superfici di protezione ostacoli per la categoria II, che corrispondono a una DH superiore a 30 m (100 piedi) sono diverse da quelle di categoria I.

Nel caso in esame, per la categoria II, l'OCH è di 49,74 m (163,1 piedi) e, anche in questo caso, la DH di categoria II non può essere inferiore al valore OCH indicato.

Se la torre di controllo fosse spostata o ridotta di altezza, per la categoria II sarebbe possibile una DH minima di 30 m (100 piedi).

Una rigida interpretazione dei requisiti ICAO (che però dovrebbe associarsi ad ulteriori attività di valutazione degli ostacoli) potrebbe consentire anche l'implementazione di avvicinamenti di categoria III in presenza di una DH inferiore ai 30 m (100 piedi).

Bisogna tuttavia sottolineare che non c'è una generalizzata accettazione dello specifico criterio ICAO che consente questa pratica e, ad esempio, né in Francia né negli Stati Uniti vengono consentiti avvicinamenti di categoria III in presenza di un ostacolo che comporta una OCH superiore al valore minimo previsto per la categoria II (30 m). In ogni caso, si sottolinea che ENAC dovrà certificare tutte le procedure proposte.”

La nostra osservazione su quanto previsto nei Capitoli 12 e 13 del *Master Plan* riguardanti la problematica della superficie orizzontale interna e quella della torre di controllo è che, in entrambe le situazioni, si chiede a ENAC una deroga o un'apposita certificazione delle procedure proposte.

Se SEA chiede a ENAC interventi in deroga, noi ci sentiamo di proporre che sia richiesta a ENAC anche una deroga per quanto riguarda le normative per operare contemporaneamente con due piste indipendenti, applicando la normativa USA.

Questa prevede un interasse tra le piste di 760 metri FAA (USA), contro i 915 metri previsti dalla normativa europea ICAO.

In questo modo l'aeroporto potrebbe operare con movimenti indipendenti tra le due piste. Una misura di questo genere aumenterebbe notevolmente la capacità delle piste, rendendo superfluo qualsiasi progetto di ampliamento dell'infrastruttura.

VIADOTTO DI ACCESSO AL TERMINAL 1 E TORRE DI CONTROLLO

Lo *Studio Mitre* dichiara, che la struttura di sostegno a sud del viadotto di accesso alle partenze del T1 è troppo alta e dovrebbe essere ridotta in altezza.

Inoltre, in condizioni meteo di bassa visibilità e secondo gli standard che si ritenga di utilizzare, la posizione e l'altezza della torre di controllo potrebbero non essere compatibili con gli standard e potrebbe essere necessario situarla altrove.

Di seguito l'estratto dello studio che cita questi problemi.

In condizioni meteorologiche di visibilità estremamente bassa ("Categoria III") e a seconda di quali standard si intenda utilizzare (a livello internazionale non esiste un accordo globale) la collocazione e l'altezza della torre di controllo potrebbero non essere compatibili con gli standard e potrebbe essere necessario situarla altrove. ENAC è l'unica Autorità competente per decidere in merito. L'importanza di tale decisione riguarda la presenza di condizioni di "Categoria III" con traffico elevato, per cui si richieda l'uso frequente della terza pista, e ciò potrebbe verificarsi entro pochi anni.

Nella scelta della posizione della nuova pista sono stati presi in considerazione vari fattori quali la possibilità di effettuare avvicinamenti paralleli indipendenti (simultaneamente alla Pista 35R), nonché di mantenere una distanza sufficiente dalla vicina autostrada ad ovest dell'aeroporto. Tuttavia non tutti i problemi sono di facile soluzione. La struttura di sostegno a sud del viadotto che conduce all'entrata principale del terminal passeggeri è troppo alta e dovrebbe essere ridotta in altezza, in base alle norme di sicurezza ICAO. Inoltre SEA dovrebbe monitorare attentamente qualsiasi nuova costruzione prevista dal Piano Regolatore di Malpensa. La realizzazione di fabbricati troppo alti o troppo vicini alle piste (esistenti o nuova) potrebbe essere causa di non conformità alle norme ICAO. Questi e altri fattori,

Non si capisce come questi problemi citati dallo Studio Mitre, non siano stati presi in considerazione dal Master Plan.

E' evidente che, in caso di piantata di un motore, il rateo di salita dell'aereo diminuisce notevolmente e in questo caso diventano pericolosi eventuali oggetti e strutture che superino una certa altezza.

Lo Studio Mitre non ha dubbi nel dire che la struttura di sostegno a sud del viadotto e la torre di controllo sono troppo alte.

LA CENTRALE TERMoeLETTRICA DI TURBIGO

In recenti incontri che ENAC ha tenuto con diverse amministrazioni comunali, le cartografie esibite indicavano vincoli derivanti dal rischio d'incidenti-volo ex art. 715 cod. nav., senza avvedersi che dalla realizzazione della terza pista sarebbero previste **rotte di decollo e atterraggio che sorvolano la centrale termoelettrica Edipower di potenza pari a circa 1750 MW con la presenza di ben 6 camini di altezza variabile tra i 90 e 155 m.**

Ricordiamo che in periodo di rischio attentati, detta centrale era presidiata dall'esercito, perché una sua eventuale detonazione avrebbe avuto **ricadute territoriali devastanti** per tutta l'area Italia del Nord-Ovest.

LO STABILIMENTO CHIMICO BALCHEM ITALIA DI MARANO TICINO IN PROVINCIA DI NOVARA

Nel Comune di Marano Ticino, comune interessato dalle rotte di decollo della terza pista, è collocato, sulle rive del Ticino, lo stabilimento chimico BALCHEM ITALIA, ex Akzo Nobel, ex Chimica del Ticino. Questa fabbrica è classificata "stabilimento a rischio di incidente rilevante" ai sensi del D.Lgs 334/99, come risulta dalle Tabelle RIR del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, e della Regione Piemonte.



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

DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI AMBIENTALI
DIVISIONE IV - RISCHIO RILEVANTE E AUTORIZZAZIONE INTEGRATA AMBIENTALE
INVENTARIO NAZIONALE DEGLI STABILIMENTI SOSPETTIBILI DI CAUSARE INCIDENTI RILEVANTI
AI SENSI DELL'ART. 15, COMMA 4 DEL DECRETO LEGISLATIVO 17 AGOSTO 1999, N. 334 e s.m.i.
REDATTO IN COLLABORAZIONE CON ISPRA - SERVIZIO RISCHIO INDUSTRIALE

PIEMONTE

Provincia	Comune	Località	Codice Militare	Regione Sociale	Attività
ART 8 TOTALE 44					
CUNEO	Igliano	BILCOO MOIE	N487	PIEMONTE	Produzione oli vegetali di essenza
NOVARA	Canon		D401	PIEMONTE	Stabilimento chimico e petrolchimico
	Marano Ticino		N402	BALCHEM ITALIA s.r.l.	Stabilimento chimico e petrolchimico
	Novara		N400	RADICI CHIMICA spa	Stabilimento chimico e petrolchimico
	Novara		D409	OMIGOL s.r.l.	Stabilimento chimico e petrolchimico
	Treviso	SAN MARTINO DI TREGATE	N409	ESSECO SpA	Stabilimento chimico e petrolchimico
	Treviso	Frazione San Martino	N421	Eni s.p.a. - Divisione Esplorazione & Produzione	Deposito prodotti minerali
	Treviso	San Martino	D409	LOGISPA spa	Deposito di Gas liquefatti

AGGIORNAMENTO OTTOBRE 2010

Pagina 10 di 13



Stabilimenti a rischio di incidenti rilevanti (soggetti a D. Lgs. 334/99 e s.m.i.)
presenti in Regione Piemonte



PROVINCIA	COMUNE	RAZIONE SOCIALE	ASSOGGETTABILITÀ	ATTIVITÀ
CUNEO	BRIN	BRAGAS S.r.l.	Art. 8 e 7	Deposito olio, imballaggio di gas liquefatti infiammabili
CUNEO	CANALE	TRAFER T. SpA di Trossano e Fossano	Art. 8 e 7	Deposito commerciale di sostanze tossiche
CUNEO	CARACIO	CARACIO GAS S.r.l.	Art. 8 e 7	Deposito olio, imballaggio di gas liquefatti infiammabili
CUNEO	CUNEO	MICHELIN S.p.A.	Art. 8, 7 e 8	Altre attività specifiche
CUNEO	CUNEO	SOL S.p.A.	Art. 8 e 7	Produzione olio vegetali in gas liquidi
CUNEO	CARESCO	SANOFI-AVENTIS S.p.A.	Art. 8 e 7	Produzione chimica fine e farmaceutica
CUNEO	VIOLANO	PIRAVISANI S.p.A.	Art. 8, 7 e 8	Produzione olio, deposito di petrolio
CUNEO	MIGLIAND'ALPI	CENTRO CALORE S.r.l.	Art. 8 e 7	Deposito olio, trattamento di oli minerali
CUNEO	SAN PIETRO E SINDOV	BILADRONCO s.r.l.	Art. 8 e 7	Produzione chimica di base e intermedi
NOVARA	CAMERI	LAMPORGAS NORD S.r.l.	Art. 8 e 7	Deposito olio, imballaggio di gas liquefatti infiammabili
NOVARA	CAMERI	PRINCOSE S.p.A.	Art. 8, 7 e 8	Produzione chimica fine e farmaceutica
NOVARA	DORMELLETTO	CARLO NORRIL RUBINETTERE SPA	Art. 8 e 7	Produzione metallomeccanica e di manufatti con trattamento galvanico
NOVARA	GALLATE	RMP Savini s.r.l.	Art. 8 e 7	Produzione metallomeccanica e di manufatti con trattamento galvanico
NOVARA	GOZZANO	FRATELLI CREOLA s.r.l.	Art. 8 e 7	Produzione metallomeccanica e di manufatti con trattamento galvanico
NOVARA	GOZZANO	BASTELLI RUBINETTERE S.p.A.	Art. 8 e 7	Produzione metallomeccanica e di manufatti con trattamento galvanico
NOVARA	MARANO TICINO	IMRATO S.p.A.	Art. 8 e 7	Deposito olio, imballaggio di gas liquefatti infiammabili
NOVARA	NOVARA	BALCHEM ITALIA S.R.L.	Art. 8, 7 e 8	Produzione chimica fine e farmaceutica
NOVARA	NOVARA	AKZO NOBEL CHEMICALS SPA	Art. 8 e 7	Produzione chimica di base e intermedi
NOVARA	NOVARA	ORRICO S.p.A.	Art. 8, 7 e 8	Produzione chimica di base e intermedi
NOVARA	NOVARA	MEMO ELECTRONIC MATERIALS S.p.A.	Art. 8 e 7	Altre attività specifiche
NOVARA	NOVARA	RADICI CHIMICA S.p.A.	Art. 8, 7 e 8	Produzione chimica di base e intermedi
NOVARA	NOVARA	ROVERA S.p.A.	Art. 8 e 7	Produzione olio, imballaggio di gas liquidi
NOVARA	FOSSO	Piano SPA RUBINETTERE	Art. 8 e 7	Produzione metallomeccanica e di manufatti con trattamento galvanico
NOVARA	SAN MAURIZIO D'OPAGLIO	CEORATURA L.C. S.r.l.	Art. 8 e 7	Produzione metallomeccanica e di manufatti con trattamento galvanico
NOVARA	SAN MAURIZIO D'OPAGLIO	DIAGOMANI S.p.A.	Art. 8 e 7	Produzione metallomeccanica e di manufatti con trattamento galvanico
NOVARA	SAN MAURIZIO D'OPAGLIO	DAM S.R.L.	Art. 8 e 7	Produzione metallomeccanica e di manufatti con trattamento galvanico
NOVARA	SIANO	CARLO NORRIL RUBINETTERE SPA	Art. 8 e 7	Produzione metallomeccanica e di manufatti con trattamento galvanico

Pag. 2

Settore Servizi Rischi Industriali - Direzione Ambiente - Regione Piemonte
Via P. Avolio, 17 - 10123 TORINO - Tel. 011/434958 - Fax 011/434941
E-mail: rch@regione.piemonte.it

In caso d'incidente aereo che interessi sia la Centrale elettrica di Turbigo, sia lo Stabilimento Balchem-Italia, il disastro sarebbe molto rilevante.

Questi sono alcuni degli aspetti legati alla sicurezza e al conseguente possibile disastro ambientale in caso d'incidente.

A nostro parere devono essere oggetto di specifica analisi e valutazione, cosa che SEA in Sede di SIA e nelle Integrazioni Volontarie ha disatteso. Anche laddove menzionate, la mera elencazione di situazioni non costituisce di per sé studio e valutazione.

SVILUPPO DEL TRAFFICO E CAPACITA' AEROPORTUALE

AMPLIAMENTO DI MALPENSA: FALSA NECESSITA'

PREVISIONI DI SVILUPPO DEL TRAFFICO AEROPORTUALE DI MALPENSA

Nella Relazione Introduttiva delle Integrazioni Volontarie, SEA espone le previsioni di sviluppo di Malpensa. **Queste previsioni sono ancora palesemente sovrastimate**, come già ampiamente confutato nelle nostre Osservazioni al SIA del Luglio 2011 da pag. 29 a pag. 40.

A integrazione e conferma riportiamo un'analisi da fonte ENAC dell'andamento storico dal 2002 al 2011 del traffico di tutti gli aeroporti italiani e, singolarmente, degli aeroporti di Fiumicino, Malpensa, Linate, Orio al Serio e Montichiari, come pure un confronto del trend del traffico aereo nei maggiori aeroporti europei.

Facciamo in seguito una comparazione tra le ipotesi di sviluppo fatte da SEA nel Master Plan per Malpensa e riconfermate nuovamente da SEA nelle Integrazioni Volontarie e le ipotesi di sviluppo utilizzate da ADR nel Contratto di Programma 2012-2021 per Fiumicino, comparandole a quanto previsto dal Piano Nazionale degli Aeroporti e dalla Relazione 2011 di ENAC.

Dati di Traffico 2011 - ENAC

TOTALITA' SCALI ITALIANI

Traffico commerciale (arrivi + partenze)

Anno	Movimenti (Numero)	Variazione anno prec. (%)	Passeggeri (numero)	Variazione anno prec. (%)	Cargo (Tonnellate)	Variazione anno prec. (%)
2002	1.216.750	-1,73	90.609.737	0,44	736.707	1,90
2003	1.301.868	7,00	100.107.925	10,48	778.265	5,64
2004	1.312.445	0,81	106.989.798	6,87	820.167	5,38
2005	1.348.715	2,76	112.931.916	5,55	868.553	5,90
2006	1.419.875	5,28	122.889.091	8,82	915.906	5,45
2007	1.532.987	7,97	135.308.151	10,11	980.448	7,05
2008	1.468.880	-4,18	132.952.402	-1,74	883.808	-9,86
2009	1.382.289	-5,90	129.859.539	-2,33	735.029	-16,83
2010	1.433.221	3,68	138.909.695	6,97	865.843	17,80
2011	1.450.342	1,19	147.946.210	6,51	873.844	0,92

CAGR Passeggeri	2002 – 2011	=	5,60
CAGR Cargo	2002 – 2011	=	1,91
CAGR Movimenti	2002 – 2011	=	1,97
Pax/Mov	2002	=	74,5
Pax/Mov	2011	=	102

ROMA Fiumicino

Traffico commerciale (arrivi + partenze)

Anno	Movimenti (Numero)	Variazione anno prec. (%)	Passeggeri (numero)	Variazione anno prec. (%)	Cargo (Tonnellate)	Variazione anno prec. (%)
2002	277.755	-0,54	24.955.820	-0,71	175.722	-5,15
2003	293.790	5,77	25.809.828	3,42	170.303	-3,08
2004	304.520	3,65	27.608.482	6,97	174.658	2,56
2005	302.890	-0,54	28.208.161	2,17	170.798	-2,21
2006	310.100	2,38	29.726.051	5,38	164.385	-3,75
2007	328.282	5,86	32.479.653	9,26	154.444	-6,05
2008	340.971	3,87	34.815.230	7,19	153.026	-0,92
2009	318.849	-6,49	33.415.945	-4,02	138.775	-9,31
2010	329.252	3,26	35.956.295	7,60	164.546	18,57
2011	328.482	-0,23	37.406.099	4,03	151.833	-7,73

CAGR Passeggeri	2002 – 2011	=	4,60
CAGR Cargo	2002 – 2011	=	1,61
CAGR Movimenti	2002 – 2011	=	1,88
Pax/Mov	2002	=	90
Pax/Mov	2011	=	114

MILANO Malpensa

Traffico commerciale (arrivi + partenze)

Anno	Movimenti (Numero)	Variazione anno prec. (%)	Passeggeri (numero)	Variazione anno prec. (%)	Cargo (Tonnellate)	Variazione anno prec. (%)
2002	212.210	-10,14	17.348.296	-6,33	293.914	1,60
2003	213.554	0,63	17.514.720	0,96	319.513	8,71
2004	214.357	0,38	18.421.598	5,18	361.237	13,06
2005	227.718	6,23	19.499.158	5,85	384.753	6,51
2006	247.456	8,67	21.621.236	10,88	419.130	8,93
2007	263.584	6,52	23.717.177	9,69	486.670	16,11
2008	212.841	-19,25	19.014.186	-19,83	415.952	-14,53
2009	183.182	-13,93	17.349.602	-8,75	344.045	-17,29
2010	189.580	3,49	18.714.187	7,87	432.673	25,76
2011	186.780	-1,48	19.087.098	1,99	450.448	4,11

CAGR Passeggeri	2002 – 2011	=	1,07
CAGR Cargo	2002 – 2011	=	4,86
CAGR Movimenti	2002 – 2011	=	1,42
Pax/Mov	2002	=	82
Pax/Mov	2011	=	102

MILANO Linate

Traffico commerciale (arrivi + partenze)

Anno	Movimenti (Numero)	Variazione anno prec. (%)	Passeggeri (numero)	Variazione anno prec. (%)	Cargo (Tonnellate)	Variazione anno prec. (%)
2002	86.588	-4,65	7.814.260	10,48	22.932	-4,18
2003	93.824	8,36	8.755.971	12,05	24.551	7,06
2004	94.524	0,75	8.944.991	2,16	25.634	4,41
2005	93.942	-0,62	9.085.999	1,58	25.345	-1,13
2006	100.113	6,57	9.693.156	6,68	27.469	8,38
2007	100.467	0,35	9.924.558	2,39	23.494	-14,47
2008	96.823	-3,63	9.264.561	-6,65	20.007	-14,84
2009	93.764	-3,16	8.293.839	-10,48	17.028	-14,89
2010	91.907	-1,98	8.295.436	0,02	19.063	11,95
2011	94.547	2,87	9.061.749	9,24	19.592	2,77

CAGR Passeggeri	2002 – 2011	=	1,66
CAGR Cargo	2002 – 2011	=	1,73
CAGR Movimenti	2002 – 2011	=	0,98
Pax/Mov	2002	=	90
Pax/Mov	2011	=	96

BERGAMO Orio al Serio

Traffico commerciale (arrivi + partenze)

Anno	Movimenti (Numero)	Variazione anno prec. (%)	Passeggeri (numero)	Variazione anno prec. (%)	Cargo (Tonnellate)	Variazione anno prec. (%)
2002	29.144	-13,60	1.287.059	22,99	113.500	19,72
2003	44.170	51,56	2.822.746	119,32	127.953	12,73
2004	43.130	-2,35	3.312.550	17,35	129.652	1,33
2005	47.820	10,87	4.291.239	29,54	135.105	4,21
2006	53.741	12,38	5.226.340	21,79	139.518	3,27
2007	58.613	9,07	5.720.481	9,45	133.941	-4,00
2008	61.980	5,74	6.462.591	12,97	122.213	-8,76
2009	63.188	1,95	7.144.203	10,55	99.573	-18,53
2010	67.167	6,30	7.661.061	7,23	106.050	6,50
2011	69.435	3,38	8.338.656	8,84	112.250	5,85

CAGR Passeggeri	2002 – 2011	=	23,07
CAGR Cargo	2002 – 2011	=	-0,1
CAGR Movimenti	2002 – 2011	=	10,13
Pax/Mov	2002	=	44
Pax/Mov	2011	=	120

BRESCIA Montichiari

Traffico commerciale (arrivi + partenze)

Anno	Movimenti (Numero)	Variazione anno prec. (%)	Passeggeri (numero)	Variazione anno prec. (%)	Cargo (Tonnellate)	Variazione anno prec. (%)
2002	4.757	14,46	292.796	9,36	758	-
2003	5.495	15,51	266.781	-8,89	362	-52,24
2004	4.747	-13,61	339.034	27,08	850	134,81
2005	3.700	-22,06	400.015	17,99	20253	2282,71
2006	2.461	-33,49	225.470	-43,63	23.397	15,52
2007	7.268	195,33	184.530	-18,16	46.981	100,80
2008	9.763	34,33	253.598	37,43	36.770	-21,73
2009	7.215	-26,10	198.452	-21,75	22.010	-40,14
2010	6.258	-13,26	159.657	-19,55	20.969	-4,73
2011	4.173	-33,32	27.704	-82,65	15.684	-25,20

Aumento cargo dovuto ad inizio attività novembre 2004 del vettore Ocean Airlines con base a Brescia Montichiari.

Da dicembre 2010 lo scalo è utilizzato solo per voli charter, postali e cargo.

CAGR Passeggeri	2002 – 2011	=	-23,05
CAGR Cargo	2002 – 2011	=	40
CAGR Movimenti	2002 – 2011	=	-1,44
Pax/Mov	2002	=	62
Pax/Mov	2011	=	7

PREVISIONI SEA

nella Relazione Introduttiva delle Integrazioni Volontarie a pag.54

	2010	2015	2020	2025	2030
Passeggeri	18.675.050	25.282.966	32.086.967	42.415.834	49.557.179
Movimenti	195.944	225.409	280.949	363.877	421.219
Merci (t)	352.129	441.714	662.868	1.017.817	1.344.936

Tabella 3.3-4 Riepilogo delle previsioni del trasporto aereo commerciale e del traffico merci a Malpensa secondo lo studio del Gruppo CLAS

CAGR Passeggeri	2010 – 2015	=	6,25
CAGR Passeggeri	2015 – 2020	=	4,88
CAGR Passeggeri	2020 – 2025	=	5,74
CAGR Passeggeri	2025 – 2030	=	3,16
CAGR Passeggeri	2010 – 2030	=	5,00

Pax/Mov	2010	=	95
Pax/Mov	2015	=	112
Pax/Mov	2020	=	114
Pax/Mov	2025	=	116
Pax/Mov	2030	=	117

Le previsioni di traffico di SEA sono palesemente gonfiate, erano state già ridotte anche da ENAC all'interno dello stesso documento del Contratto di Programma SEA-ENAC. Infatti, per il 2015, ENAC ribassa le previsioni di traffico di SEA da 25.282.966 passeggeri a 22.807.000 (ricordiamo che Malpensa nel 2007 ha gestito circa 24 milioni di passeggeri).

Questa è la Tabella risultante dopo le correzioni fatte da ENAC all'interno del Contratto di Programma:

Contratto di programma 2011-2020

Dinamica del traffico

malpensa	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
pax totali	17.356.503	18.746.000	19.495.000	20.275.000	21.086.000	21.930.000	22.807.000
IATA	10.033.245	10.935.999	11.240.962	11.732.539	12.243.752	12.775.824	13.143.720
low cost puri	4.641.662	5.091.694	5.431.479	5.669.003	5.916.014	6.173.104	6.848.058
low cost ibridi	1.299.896	1.411.746	1.511.301	1.569.880	1.630.482	1.693.235	1.629.258
charter	1.374.799	1.301.564	1.306.208	1.298.409	1.290.461	1.282.419	1.180.827
aviazione generale	6.901	4.996	5.050	5.171	5.293	5.418	5.138
transfer pax	275.219	366.032	366.276	371.269	376.272	381.300	358.018
pax organanti	8.366.187	9.006.968	9.381.224	9.766.232	10.166.728	10.583.699	11.045.482
di cui av comm intra-UE	5.804.360	6.299.028	6.714.912	6.990.537	7.702.657	8.175.703	8.593.620
di cui av comm Extra-UE	2.558.430	2.705.442	2.663.788	2.773.109	2.461.424	2.405.287	2.449.293
di cui aviazione generale	3.397	2.498	2.524	2.585	2.646	2.709	2.569
pax paganti	8.580.379	9.267.292	9.637.569	10.023.170	10.424.097	10.841.338	11.274.893
movimenti totali	187.551	192.910	197.098	206.888	216.267	225.385	238.318
av comm intraUE	139.280	142.855	148.382	155.871	163.043	170.015	180.178
av comm extraUE	43.902	45.757	44.414	46.655	48.802	50.888	53.931
av generale	4.369	4.297	4.302	4.361	4.421	4.481	4.209
Merce e posta	333.720	403.635	417.414	430.689	431.279	449.538	424.274

Inoltre, nella Relazione Introduttiva delle Integrazioni Volontarie a pag.50 SEA afferma:

"In termini di capacità giornaliera, il sistema delle due piste può servire mediamente fino ad un massimo di 840 movimenti/giorno che corrispondono a circa 300.000 movimenti/anno e 27 milioni di passeggeri/anno, avendo assunto un coefficiente medio di riempimento dei velivoli pari a circa 90 pass/mov così come stimato a partire dai dati di traffico."

ENAC Rapporto 2011

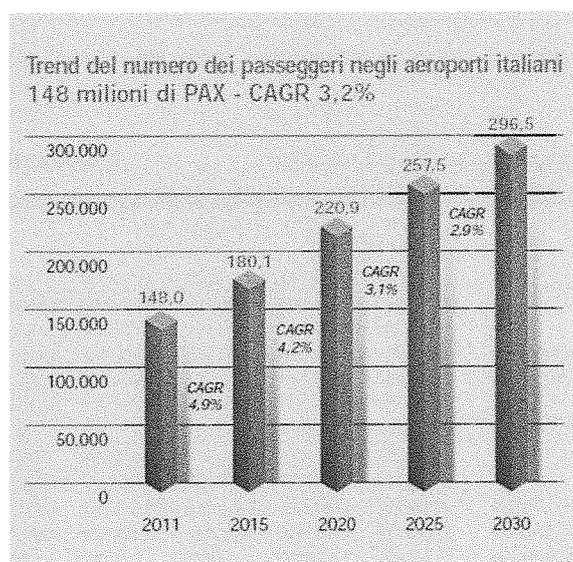
Il Rapporto ENAC 2011 nel capitolo "La Pianificazione aeroportuale" alle pag. 24, 25 e 26 afferma:

" 1) Miglior uso delle infrastrutture esistenti

L'uso delle infrastrutture aeroportuali esistenti deve essere ottimizzato prima di procedere ad ampliamenti e prima di realizzare nuove infrastrutture; occorre salvaguardare il patrimonio aeroportuale esistente che non trova ancora pieno sfruttamento entro la rete, come riserva per il futuro. La valutazione dei fabbisogni dovrà poi essere fondata su metodi efficaci di verifica delle capacità di ciascun sistema funzionale, che consentano la pianificazione degli adeguamenti con orizzonti a breve, medio e lungo termine."

"In costante crescita invece il numero medio di passeggeri per movimento, che è passato da 75 pax/mov del 2000 a 106 pax/mov nel 2011."

Nello stesso Rapporto ENAC 2011 il trend di crescita del numero di passeggeri negli aeroporti italiani nel periodo 2011-2030 sarà del 3,2% annuo, ben più basso del trend di SEA (+5% annuo nel periodo 2010-2030) usato strumentalmente per dimostrare la necessità di ampliare l'aeroporto e costruire la terza pista.



Previsioni di traffico al 2030 (milioni)

Del resto, come si può leggere nei dati forniti dalla stessa SEA, nel periodo gennaio-maggio 2012 il progressivo dei passeggeri segna un -3,8% rispetto allo stesso periodo del 2011.



RIEPILOGO DEL TRAFFICO AEREO COMMERCIALE - SISTEMA AEROPORTUALE DI MILANO
PERIODO: MAGGIO 2012

TIPO DI TRAFFICO	TOTALE MESE DI MAGGIO 2012	DIFFERENZA RISPETTO MESE DI MAGGIO 2011		TOTALE PROGRESSIVO AL 31/05/2012	DIFFERENZA RISPETTO AL 31/05/2011	
		+ -	VAR %		+ -	VAR %
L I N A T E						
MOVIMENTI AEREI	8.573	+295	+3,6 %	39.090	+156	+0,4 %
TONNELLAGGIO	588.094	+18.469	+3,2 %	2.685.364	+12.356	+0,5 %
PASSEGGERI (A+P+T)	808.421	+36.266	+4,7 %	3.617.831	+163.636	+4,7 %
MERCI (kg)	1.446.545	-82.439	-5,4 %	6.682.714	+44.266	+0,7 %
POSTA (kg)	462.604	+149.351	+47,7 %	1.848.454	+345.924	+23,0 %
M A L P E N S A						
MOVIMENTI AEREI	14.602	-1.664	-10,2 %	67.691	-8.964	-11,7 %
TONNELLAGGIO	1.319.222	-109.877	-7,7 %	6.321.616	-556.160	-8,1 %
PASSEGGERI (A+P+T)	1.548.178	-64.853	-4,0 %	7.199.524	-281.151	-3,8 %
MERCI (kg)	34.934.427	-4.816.091	-12,1 %	167.995.507	-17.567.959	-9,5 %
POSTA (kg)	686.083	-151.806	-18,1 %	3.763.830	-390.893	-9,4 %
S I S T E M A						
MOVIMENTI AEREI	23.175	-1.369	-5,6 %	106.781	-8.808	-7,6 %
TONNELLAGGIO	1.907.316	-91.408	-4,6 %	9.006.980	-543.804	-5,7 %
PASSEGGERI (A+P+T)	2.356.599	-28.587	-1,2 %	10.817.355	-117.515	-1,1 %
MERCI (kg)	36.380.972	-4.898.530	-11,9 %	174.678.221	-17.523.693	-9,1 %
POSTA (kg)	1.148.687	-2.455	-0,2 %	5.612.284	-44.969	-0,8 %

Progressivo aeroporti italiani anno 2012 *fonte Assaeroporti*

Progressivo gennaio-maggio 2012

TOTALI (Gennaio-Maggio/2012)							
N.	Aeroporto	Movimenti	%	Passeggeri	%	Cargo (tons)	% Note
1	Alghero	5.132	-4,5	489.687	-1,7	638	3,9
2	Ancona	6.009	-2,5	202.769	-6,4	2.648	-13,1
3	Bari	14.206	-0,8	1.450.872	4,6	861	-5,1
4	Bergamo	29.497	5,9	3.374.702	7,5	46.311	0,0
5	Bologna	25.967	-6,6	2.178.982	-3,2	16.829	-6,9
6	Bolzano	5.206	-25,1	16.419	-38,1		
7	Brescia	4.299	-3,3	13.808	-23,4	18.645	16,6
8	Brindisi	6.652	9,4	770.372	9,9	21	40,0
9	Cagliari	13.049	-7,6	1.220.390	-2,5	1.230	-8,9
10	Catania	21.209	-4,7	2.379.003	-1,2	3.648	-2,0
11	Crotone	1.039	-8,2	42.385	-0,9		
12	Cuneo	1.983	-27,0	76.638	-7,6		
13	Firenze	12.516	-3,3	703.460	-4,0	149	-35,8
14	Foggia	908	-54,1	2.293	-91,6		
15	Forlì	1.341	-44,7	106.942	-35,3	2	-99,6
16	Genova	9.962	1,6	528.707	2,7	1.200	-23,1
17	Grosseto	476	-21,8	1.159	22,5		
18	Lamezia T.	6.668	0,6	760.947	4,1	719	-6,0
19	Milano LIN	50.540	0,1	3.645.281	4,7	8.532	4,8
20	Milano MXP	69.201	-11,6	7.204.109	-3,8	171.758	-9,5
21	Napoli	22.734	-3,3	2.135.925	2,3	2.126	2,8
22	Olbia	5.321	-18,2	367.119	-10,1	55	-20,3
23	Palermo	16.385	-15,2	1.682.123	-8,0	718	-16,5
24	Parma	3.042	-25,7	60.908	-36,2		-100,0
25	Perugia	1.413	-8,1	59.662	0,1		
26	Pescara	3.197	13,9	208.306	9,9	554	10,1
27	Pisa	15.134	1,6	1.597.679	3,6	2.669	-2,6
28	Reggio Cal.	2.964	-13,0	205.648	4,8	52	-10,3
29	Rimini	3.730	12,0	287.253	22,6	228	-15,9
30	Roma CIA	20.375	0,9	1.887.528	-0,5	7.222	-8,6
31	Roma FCO	120.976	-6,3	13.909.690	-1,0	56.461	-10,2
32	Siena	933	-9,9	1.637	5,1		
33	Torino	22.200	-4,4	1.493.625	-1,2	4.603	47,7
34	Trapani	5.140	-4,3	538.644	0,4	8	-11,1
35	Treviso	8.262	-6,4	907.673	-3,5	53	-93,9
36	Trieste - Ronchi del L.	6.009	-9,9	316.642	-2,5	345	-2,0
37	Venezia	30.274	3,0	2.865.109	8,5	16.856	0,3
38	Verona	13.397	-4,7	1.148.632	0,7	2.348	3,2
	Totall	587.346	-5,2	54.842.728	-0,0	367.489	-6,2

Evidenziamo con questa tabella che Bergamo-Orio al Serio ha un trend passeggeri gennaio-maggio 2012 di +7,5%, Milano Linate di +4,7%, Roma-Fiumicino di -1%, mentre Milano-Malpensa -3,8%. La media degli aeroporti italiani invece non varia rispetto al periodo gennaio-maggio 2011.

Riportiamo per lo stesso periodo il trend dei passeggeri negli aeroporti europei con maggiore traffico pax in numeri assoluti e in percentuale.

European Airport Traffic Trends 2012: Change in passenger numbers

Sources: ADV, AENA, BAA, CAA, Assaeroporti, ANA, Avinor, Swedavia, Finavia, DHMI, Onda, HCAA and individual airports

Country	Airport	Pax 2011	Jan	Feb	Mar	Apr	May
United Kingdom	All airports	222 333 447	14 177 127	14 271 843	16 782 563	18 297 841	19 582 396
Spain	All airports	204 373 288	11 769 355	11 644 922	14 219 294	16 111 487	17 204 238
Germany	All airports (ADV)	199 236 865	13 129 470	12 786 093	15 786 916	16 410 798	18 130 058
Italy	All airports	148 472 644	9 574 430	8 606 701	10 798 240	12 588 809	
Turkey	All airports	117 347 580	7 413 846	6 963 950	8 320 348	9 640 496	11 523 708
Norway	All airports	48 192 971	3 439 957	3 570 802	4 232 815	3 871 022	4 537 380
Greece	All airports	38 992 013	1 297 864	1 166 656	1 426 962	2 211 193	
Sweden	Top 22 airport	35 543 829	2 568 742	2 650 600	3 106 864	3 098 819	
Portugal	All ANA airports	27 668 558	1 608 731	1 556 682	1 903 338	2 408 361	2 508 060
Finland	All airports	19 088 239	1 500 863	1 523 598	1 763 261	1 639 892	1 639 276
United Kingdom	London Heathrow	69 390 628	5 169 676	4 798 834	5 697 307	5 848 509	5 831 951
France	Paris CDG	60 970 551	4 458 793	4 142 553	4 938 041	5 305 048	5 286 761
Germany	Frankfurt	56 436 255	4 076 310	3 599 475	4 502 825	4 770 945	5 107 307
Netherlands	Amsterdam	49 755 252	3 430 491	3 304 220	3 876 460	4 194 941	4 548 776
Spain	Madrid	49 662 512	3 344 167	3 147 281	3 687 494	3 870 983	3 965 471
Germany	Munich	37 763 701	2 655 033	2 658 037	3 143 780	3 163 428	3 443 340
Italy	Rome Fiumicino	37 651 222	2 454 396	2 182 336	2 790 946	3 165 193	
Turkey	Istanbul Ataturk	37 452 187	2 945 035	2 768 534	3 357 235	3 666 314	3 787 486
Spain	Barcelona	34 399 180	2 164 075	2 101 807	2 605 612	2 994 780	3 154 949
United Kingdom	London Gatwick	33 645 285	2 113 311	2 156 820	2 513 873	2 723 840	2 977 485
France	Paris ORY	27 139 076	1 972 414	1 869 580	2 200 108	2 344 099	2 319 366
Russia	Moscow Domodedovo	25 701 610	1 846 941		1 850 300	2 042 656	
Turkey	Antalya	25 113 635	615 166	618 778	906 115	1 453 180	2 556 287
Switzerland	Zurich	24 337 954	1 712 010	1 694 143	1 967 274	2 108 049	2 130 007
Spain	Palma de Mallorca	22 726 459	614 434	666 248	1 024 126	1 632 838	2 356 125
Denmark	Copenhagen	22 725 517	1 582 496	1 621 373	1 904 759	1 919 884	2 017 128
Russia	Moscow Sheremetyevo	22 351 317	1 746 008	1 615 943	1 850 309	1 940 739	
Austria	Vienna	21 106 292	1 397 711	1 387 505	1 700 590	1 889 786	1 985 053
Norway	Oslo	21 093 349	1 501 906	1 609 833	1 847 681	1 684 642	1 962 910
Germany	Düsseldorf	20 339 466	1 280 318	1 309 154	1 651 927	1 623 073	1 930 290
Italy	Milan Malpensa	19 291 427	1 360 413	1 218 450	1 477 180	1 595 303	
Country	Airport	Pax 2011	Jan	Feb	Mar	Apr	May
United Kingdom	All airports	222 333 447	0,0%	2,2%	3,8%	-0,1%	-0,3%
Spain	All airports (AENA)	204 373 288	-2,9%	-5,6%	-7,0%	-7,3%	-3,8%
Germany	All airports (ADV)	199 236 865	2,1%	2,0%	3,3%	1,7%	0,0%
Italy	All airports	148 472 644	-0,4%	-2,0%	-1,4%	2,5%	
Turkey	All airports	117 347 580	17,2%	7,0%	13,5%	10,5%	6,7%
Norway	All airports	48 192 971	7,3%	8,5%	7,2%	2,7%	5,1%
Greece	All airports	38 992 013	-8,0%	-7,3%	-8,1%	-2,7%	
Sweden	Top 22 airports	36 482 422	6,9%	8,1%	4,9%	3,9%	
Portugal	All ANA airports	27 668 558	0,5%	7,7%	1,3%	-1,6%	-0,6%
Finland	All airports	19 088 239	10,2%	12,9%	8,5%	1,0%	-2,2%
United Kingdom	London Heathrow	69 390 628	2,3%	3,8%	6,9%	0,0%	-0,6%
France	Paris CDG	60 970 551	3,3%	3,6%	5,9%	2,9%	-0,1%
Germany	Frankfurt	56 436 255	5,5%	0,7%	4,1%	2,8%	1,4%
Netherlands	Amsterdam	49 755 252	5,1%	8,3%	5,8%	1,5%	1,5%
Spain	Madrid	49 662 512	-6,3%	-7,4%	-8,8%	-9,8%	-5,9%
Germany	Munich	37 763 701	3,4%	6,1%	6,0%	2,4%	0,8%
Italy	Rome Fiumicino	37 651 222	1,0%	-3,2%	-1,6%	0,4%	
Turkey	Istanbul Ataturk	37 452 187	25,8%	17,8%	23,2%	20,6%	20,3%
Spain	Barcelona	34 399 180	7,8%	0,7%	0,5%	4,0%	2,7%
United Kingdom	London Gatwick	33 645 285	0,9%	2,8%	3,9%	-1,3%	2,1%
France	Paris ORY	27 139 076	2,7%	1,6%	2,9%	-2,4%	-1,8%
Russia	Moscow Domodedovo	25 701 610	13,8%		17,1%	7,6%	
Turkey	Antalya	25 113 635	14,9%	-4,3%	-9,0%	-11,6%	-7,4%
Switzerland	Zurich	24 337 954	1,3%	4,4%	4,7%	4,3%	1,2%
Spain	Palma de Mallorca	22 726 459	-10,1%	-8,7%	-1,4%	-1,0%	0,6%
Denmark	Copenhagen	22 725 517	5,3%	6,5%	7,2%	5,0%	-0,7%
Russia	Moscow Sheremetyevo	22 351 317	20,1%	22,7%	20,7%	22,5%	
Austria	Vienna	21 106 292	9,0%	10,3%	8,6%	9,5%	4,2%
Norway	Oslo	21 093 349	7,8%	12,5%	7,3%	2,0%	4,3%
Germany	Düsseldorf	20 339 466	3,4%	5,5%	7,7%	3,3%	1,0%
Italy	Milan Malpensa	19 291 427	-5,2%	-3,3%	-4,6%	-1,8%	

Abbiamo evidenziato in giallo i trend negativi. Come si nota i trend maggiormente negativi interessano Spagna e Grecia evidentemente correlati ai noti problemi di natura economica che questi paesi stanno affrontando. Malpensa, tra i maggiori aeroporti italiani, è quello con il trend più negativo. Il trend di Malpensa del 2012 è in controtendenza anche rispetto a quello dei maggiori aeroporti europei: è al 21° posto.

Statistiche aeroporti Europa anni dal 2006 al 2011

Nazione	Aeroporto	Città	Codici (IATA/ICAO)	2006 ^[1]	2007 ^[2]	2008 ^[3]	2009 ^[4]	2010 ^[5]	2011 ^[6]
Regno Unito	Aeroporto di Londra-Heathrow	Londra	LHR/EGLL	67.339.227	68.068.554	66.907.693	65.907.900	65.747.199	69.391.400
Francia	Aeroporto di Parigi-Roissy	Parigi	CDG/LFPG	56.849.567	59.919.383	60.874.681	57.906.866	58.164.612	60.970.551
Germania	Aeroporto di Francoforte sul Meno	Francoforte sul Meno	FRA/EDDF	52.810.683	54.161.856	53.467.450	50.937.890	53.009.221	56.436.255
Paesi Bassi	Aeroporto di Amsterdam-Schiphol	Amsterdam	AMS/EHAM	46.088.221	47.793.602	47.430.019	43.570.310	45.250.000	49.755.252
Spagna	Aeroporto di Madrid-Barajas	Madrid	MAD/LEMD	45.799.983	52.122.214	50.846.104	48.270.581	49.863.504	49.662.512
Germania	Aeroporto di Monaco di Baviera	Monaco di Baviera	MUC/EDDM	30.757.978	33.959.422	34.530.593	32.681.067	34.721.605	37.763.701
Italia	Aeroporto di Roma-Fiumicino	Roma	FCO/LIRF	30.176.760	32.945.223	35.226.351	33.808.456	36.337.323	37.651.700
Turchia	Aeroporto di Istanbul-Atatürk	Istanbul	IST/LTBA	21.265.974	25.561.357	28.553.132	29.757.384	32.145.619	37.452.187
Spagna	Aeroporto internazionale di Barcellona	Barcellona	BCN/LEBL	30.008.152	32.793.897	30.208.134	27.311.765	29.209.595	34.399.180
Regno Unito	Aeroporto di Londra-Gatwick	Londra	LGW/EGKK	34.080.345	35.218.399	34.552.189	32.361.199	31.347.444	33.639.900
Francia	Aeroporto di Parigi-Orly	Parigi	ORY/LFPD	25.622.152	26.440.736	26.209.703	25.107.639	25.203.969	27.139.076
Russia	Aeroporto di Mosca-Domodedovo	Mosca	DME/UUDD	15.370.355	18.755.098	20.437.516	18.676.000	22.253.529	25.701.610
Turchia	Aeroporto di Antalya	Antalya	AYT/LTAA			18.789.257	18.346.022	21.996.601	25.113.635
Svizzera	Aeroporto di Zurigo-Kloten	Zurigo	ZRH/LSZH	19.298.560	20.686.986	22.100.000	21.926.872	22.878.251	24.337.954
Spagna	Aeroporto di Palma di Maiorca	Palma di Maiorca	PMI/LEPA	22.408.427	23.223.963	22.832.865	21.203.028	21.117.270	22.726.459
Danimarca	Aeroporto di Copenaghen	Copenaghen	CPH/EKCH	20.877.496	21.356.134	21.530.016	19.715.451	21.501.750	22.725.517
Russia	Aeroporto di Mosca-Sheremet'ev	Mosca	SVO/UEEE	12.764.263	14.039.843	15.213.979	14.764.000	19.329.185	22.555.000
Austria	Aeroporto di Vienna	Vienna	VIE/LOWW	16.855.725	18.768.468	19.747.289	18.114.103	19.691.206	21.106.292
Norvegia	Aeroporto di Oslo-Gardermoen	Oslo	OSL/ENGM	17.672.256	19.044.011	19.344.459	18.087.722	19.091.036	21.093.349
Germania	Aeroporto internazionale di Düsseldorf	Düsseldorf	DUS/EDDL	16.590.055	17.831.248	18.150.000	17.800.000	18.988.149	20.339.466
Italia	Aeroporto di Milano-Malpensa	Milano	MLP/LIMC	21.621.236	23.885.391	19.221.632	17.551.635	18.947.808	19.303.131

Fonti

- [1] http://www.airports.org/cda/aci_common/display/main/aci_content07_c.jsp?zn=aci&cp=1-5-54-554777_666_2_2006
- [2] Airports Council International (http://www.airports.org/cda/aci_common/display/main/aci_content07_c.jsp?zn=aci&cp=1-5-54-55-7153_666_2_)
- [3] Airports Council International (http://www.airports.org/cda/aci_common/display/main/aci_content07_c.jsp?zn=aci&cp=1-5-54-55_666_2_)
- [4] Airports Council International (http://www.airports.org/cda/aci_common/display/main/aci_content07_c.jsp?zn=aci&cp=1-5-54-55-9812_666_2_)
- [5] Airports Council International (http://www.airports.org/cda/aci_common/display/main/aci_content07_c.jsp?zn=aci&cp=1-5-54-55-10812_666_2_)
- [6] European Airport Traffic Trends | anna.aero (<http://www.anna.aero/european-airport-traffic-trend>)

Traffico Mondiale aeroporti

Elenco dei 30 aeroporti più trafficati del mondo per numero di passeggeri l'anno
(fonte Airports Council International)

Anno 2011

Posizione	Aeroporto	Localizzazione	Codice (IATA/ICAO)	Totale passeggeri	Variazione posizione	Variazione % anno 2010 ⁽¹⁾
1.	 Aeroporto internazionale di Atlanta-Hartsfield Jackson	Atlanta, Georgia, United States	ATL/KATL	92 365 860	---	▲ 3.4%
2.	 Aeroporto internazionale di Pechino	Pechino, Repubblica Popolare Cinese	PEK/ZBAA	77 403 668	---	▲ 4.7%
3.	 Aeroporto di Londra-Heathrow	Hillingdon, Greater London, England, United Kingdom	LHR/EGLL	69 433 565	▲ 1	▲ 5.4%
4.	 Aeroporto internazionale di Chicago-O'Hare	Chicago, Illinois, Stati Uniti	ORD/KORD	66 561 023	▼ 1	▼ 0.5%
5.	 Aeroporto di Tokyo-Haneda	Tokyo, Honshū, Giappone	HND/RJTT	62 263 025	---	▼ 2.9%
6.	 Aeroporto Internazionale di Los Angeles	Los Angeles, California, United States	LAX/KLAX	61 848 449	---	▲ 4.8%
7.	 Aeroporto di Parigi-Charles de Gaulle	Roissy-en-France, Val-d'Oise, Île-de-France, Francia	CDG/LFPG	60 970 551	---	▲ 4.8%
8.	 Aeroporto internazionale di Dallas-Fort Worth	Dallas/Fort Worth, Texas, United States	DFW/KDFW	57 806 152	---	▲ 1.6%
9.	 Aeroporto di Francoforte sul Meno	Francoforte sul Meno, Assia, Germania	FRA/EDDF	56 436 255	---	▲ 6.5%
10.	 Aeroporto di Hong Kong-Chek Lap Kok	Hong Kong, Repubblica Popolare Cinese	HKG/VHHH	53 314 213	▲ 1	▲ 5.9%
11.	 Aeroporto Internazionale di Denver	Denver, Colorado, Stati Uniti d'America	DEN/KDEN	52 699 298	▼ 1	▲ 0.9%
12.	 Soekarno-Hatta International Airport	Cengkareng, Giacarta, Giava, Indonesia	CGK/WIII	52 446 618	▲ 4	▲ 19.3%
13.	 Dubai International Airport	Garhoud, Dubai, United Arab Emirates	DXB/OMDB	50 977 960	---	▲ 8.1%
14.	 Aeroporto di Amsterdam-Schiphol	Haarlemmermeer, Paesi Bassi	AMS/EHAM	49 754 910	▲ 1	▲ 10.1%
15.	 Aeroporto di Madrid-Barajas	Barajas, Madrid, Spagna	MAD/LEMD	49 644 302	▼ 3	▼ 0.4%
16.	 Aeroporto di Bangkok-Suvarnabhumi	Racha Thewa, Bang Phli, Samut Prakan, Thailandia	BKK/VTBS	47 910 744	▲ 1	▲ 12.0%
17.	 John F. Kennedy International Airport	Queens, New York City, New York, United States	JFK/KJFK	47 854 283	▼ 3	▲ 2.9%
18.	 Aeroporto di Singapore-Changi	Changi, East Region, Singapore	SIN/WSSS	46 543 845	---	▲ 10.7%

Posizione	Aeroporto	Localizzazione	Codice (IATA/ICAO)	Totale passeggeri	Variazione posizione	Variazione % anno 2010 ^[1]
19.	 Aeroporto di Canton-Baiyun ^[2]	Huadu District, Canton, Guangdong, Cina	CAN/ZGGG	45.040.340	—	▲ 9.0%
20.	 Aeroporto internazionale di Las Vegas	Las Vegas, Nevada, Stati Uniti	LAS/KLAS	41.479.572	▲ 2	▲ 4.3%
21.	 Aeroporto Internazionale di Shanghai-Pudong	Pudong, Shanghai, Cina	PVG/ZSPD	41.450.211	▼ 1	▲ 2.6%
22.	 Aeroporto di San Francisco	California, Stati Uniti	SFO/KSFO	40.907.389	▲ 1	▲ 4.2%
23.	 Aeroporto Internazionale di Phoenix	Phoenix, Maricopa, Arizona, Stati Uniti	PHX/KPHX	40.565.677	▲ 1	▲ 5.2%
24.	 Aeroporto Intercontinentale George Bush di Houston	Houston, Texas, Stati Uniti	IAH/KIAH	40.475.058	▼ 3	▼ 0.8%
25.	 Aeroporto internazionale di Charlotte	Charlotte, Carolina del Nord, Stati Uniti	CLT/KCLT	39.043.708	—	▲ 2.4%
26.	 Aeroporto internazionale di Miami	Miami, Florida, Stati Uniti	MIA/KMIA	38.314.389	▲ 2	▲ 7.3%
27.	 Aeroporto di Monaco di Baviera	Monaco di Baviera, Baviera, Germania	MUC/EDDM	37.763.701	▲ 3	▲ 8.8%
28.	 Aeroporto Internazionale di Kuala Lumpur	Sepang, Kuala Lumpur, Malesia	KUL/WMKK	37.670.586	▲ ?	▲ 10.5%
29.	 Aeroporto Leonardo da Vinci	Fiumicino, Roma, Lazio, Italia	FCO/LIRF	37.651.222	▼ 3	▲ 3.9%
30.	 Aeroporto Internazionale Atatürk	Yeşilköy, Istanbul, Marmara, Turchia	IST/LTBA	37.398.221	▲ ?	▲ 16.3%

Questa è la realtà degli aeroporti europei e mondiali e Malpensa non è certamente un aeroporto collocato tra i maggiori.

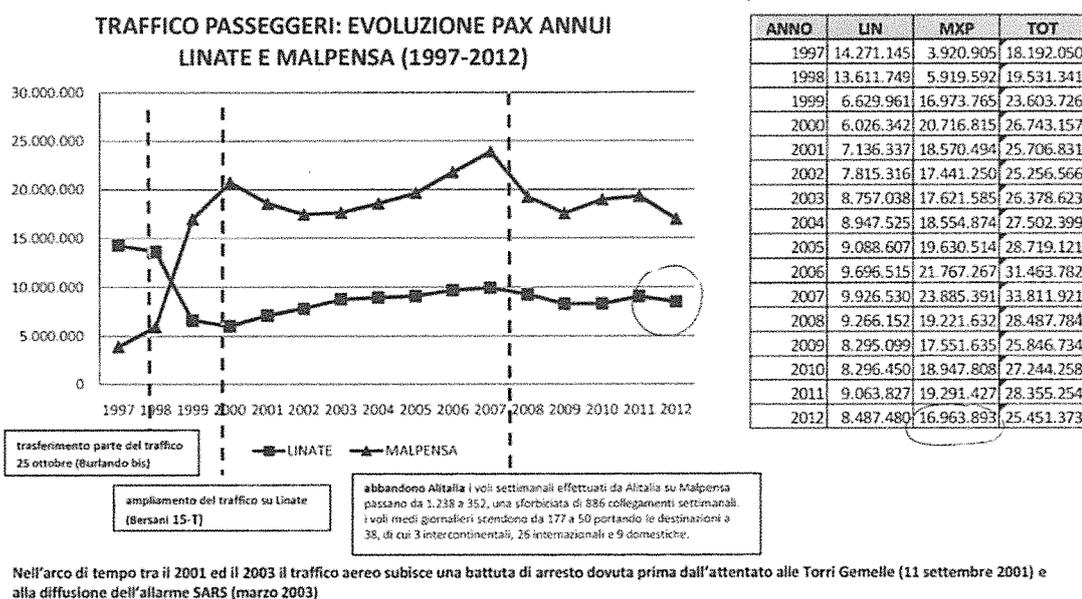
Fiumicino, con un traffico doppio di quello di Malpensa, è al 29° posto nella classifica mondiale e al 7° posto in Europa.

Il mercato non premia Malpensa e le previsioni di SEA possono avverarsi solo forzando il mercato – è già stato fatto ai tempi di Alitalia che di conseguenza è fallita – con leggi che limitano la libera concorrenza e obbligano l'utenza a utilizzare Malpensa.

PREVISIONI REALISTICHE DELLO SVILUPPO DI MALPENSA

La Regione Lombardia, nell'ambito dell'Osservatorio Malpensa recentemente costituito a livello regionale per valutare gli interventi sull'area (non è l'Osservatorio Ambientale previsto dal Decreto D'Alema), nella riunione tenutasi il 27 giugno 2012, stima per il 2012 a Malpensa un traffico passeggeri di 16.963.893.

Evoluzione traffico Linate Malpensa (1997- 2012)



Ciononostante, per il calcolo realistico/ottimistico dello sviluppo di Malpensa, utilizziamo lo stesso numero di passeggeri effettivi del 2011, che sono stati 19.087.098 (dato ENAC). Assumendo uno sviluppo di passeggeri a Malpensa del 3,2% annuo (dato ENAC), al 2015 i passeggeri prevedibili saranno 20.978.720. A questi andranno aggiunti gli effetti dell'EXPO 2015, che sono valutati in +2 mio pax sul sistema Malpensa-Linate. Considerando quindi per EXPO +1,5 mio pax su Malpensa, **i passeggeri previsti al 2015 saranno 22.478.720** (dato abbastanza simile alle previsioni di ENAC nel Contratto di Programma).

Conseguentemente, al 2025 i passeggeri prevedibili sono 28.745.904 e non i 42.415.834 della previsione SEA, mentre i passeggeri prevedibili al 2030 sono 33.649.178 e non i 49.557.179 di SEA.

RAPPORTO PASSEGGERI/MOVIMENTI

Consideriamo poi che già ora il rapporto Pax/mov è di 106 (dato SEA gennaio-maggio 2012 - vedi tabella precedente) e che SEA stessa prevede il seguente sviluppo:

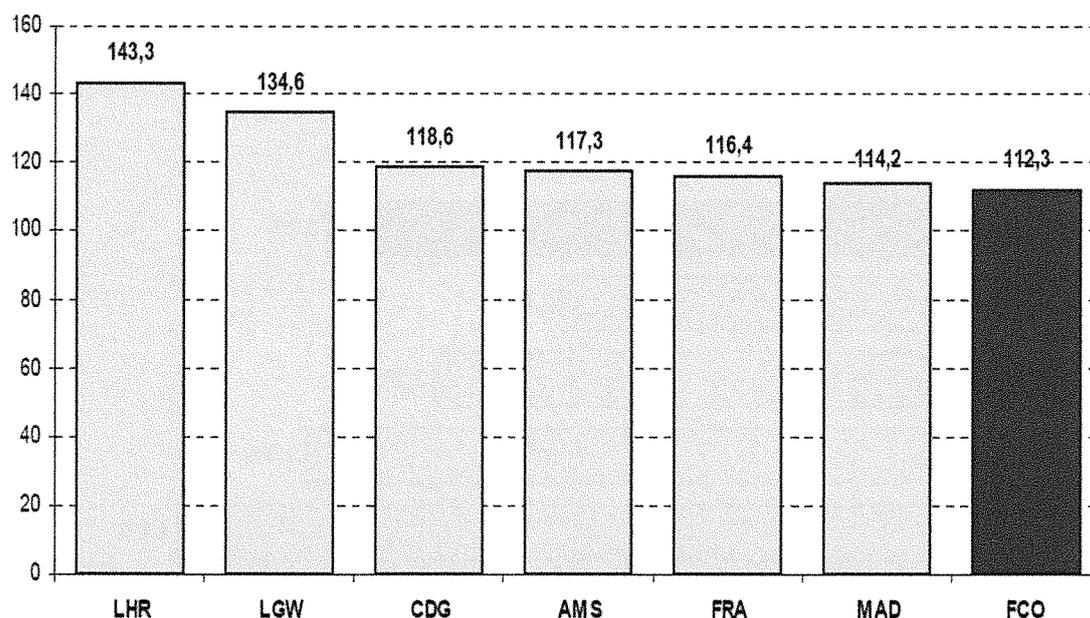
Pax/ Mov 2015	= 112
Pax/ Mov 2020	= 114
Pax/ Mov 2025	= 116
Pax/ Mov 2030	= 117

Considerando quindi un rapporto Pax/ mov di 110 (sottostimato rispetto alla previsione SEA), al 2030 i movimenti necessari a Malpensa sarebbero 305.902, pertanto supportabili dalle due piste attuali.

E' da notare che i maggiori aeroporti europei hanno un rapporto nettamente superiore. Orio al Serio, che non è certo tra i maggiori, nel 2011 ha avuto un rapporto di 120 Pax/mov.

Riportiamo di seguito i dati di Pax/mov nei principali aeroporti europei contenuti nel Contratto di Programma 2012-2021 di ADR ed ENAC a pag. 26.

Rapporto pax/movimenti nei principali aeroporti europei (anno 2011, Gen-Lug)



Facciamo notare che per supportare la necessità dell'ampliamento dell'aeroporto e della costruzione della terza pista SEA non esita a utilizzare nei suoi calcoli un indice di riempimento di 90 pax/mov per affermare che a breve le due piste non sono sufficienti perché supporterebbero con 300.000 movimenti un massimo di 27 milioni di passeggeri, mentre nelle previsioni di sviluppo il rapporto passeggeri/movimenti è molto superiore come da tabella riportata all'inizio.

RAPPORTO TRA PIL E TRAFFICO AEREO

Nelle pagine seguenti riportiamo una parte del Contratto di Programma ENAC-ADR 2012-2021 che dimostra come l'evoluzione del traffico aereo sia strettamente collegata all'andamento del PIL

Contratto di Programma ENAC-ADR 2012-2021 **Previsione dell'evoluzione del traffico nel sistema aeroportuale di Roma**

Pag 21-25 (Contratto di Programma ENAC-ADR 2012-2021)

Il Fondo Monetario internazionale (FMI) nelle sue previsioni più aggiornate, evidenzia ad oggi, una crescita stimata del PIL mondiale per i prossimi 5 anni oscillante tra il 4,0% ed il 4,9%; l'incremento tendenziale sarà mediamente più sostenuto nelle aree extra-europee (vedi tab. seguente) rispetto sia al segmento Europa che, soprattutto, all'Italia.

	ACTUAL			FORECAST					
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
World	2,8	-0,7	5,1	4,0	4,0	4,5	4,7	4,8	4,9
European Union	0,7	-4,2	1,8	1,7	1,4	1,9	2,1	2,1	2,1
Italy	-1,3	-5,2	1,3	0,6	0,3	0,5	0,8	1,1	1,2

Nella fattispecie, in Italia, a fronte del -1,3% del 2008, del -5,2% del 2009 eh il +1,3% del 2010, le stime per il 2011 si attestano su una crescita del +0,6% e a tassi compresi nel range 0,3/1,2% nei successivi 5 anni.

Anche con un arco temporale di analisi più ampio (2011-2030), sia le aspettative di crescita del Prodotto Interno Lordo che quelle di crescita dei volumi di traffico si confermano nettamente più basse per il mercato Europa rispetto a tutti gli altri, così come è possibile rilevare dalle previsioni sviluppate da Boeing ("Current Market Outlook 2011-2030") sotto riportate.

E' da notare che queste previsioni di PIL sono state fatte a metà 2011 e, come noto, per l'Italia si prevede una crescita negativa per l'anno 2012 e almeno tutto il 2013.

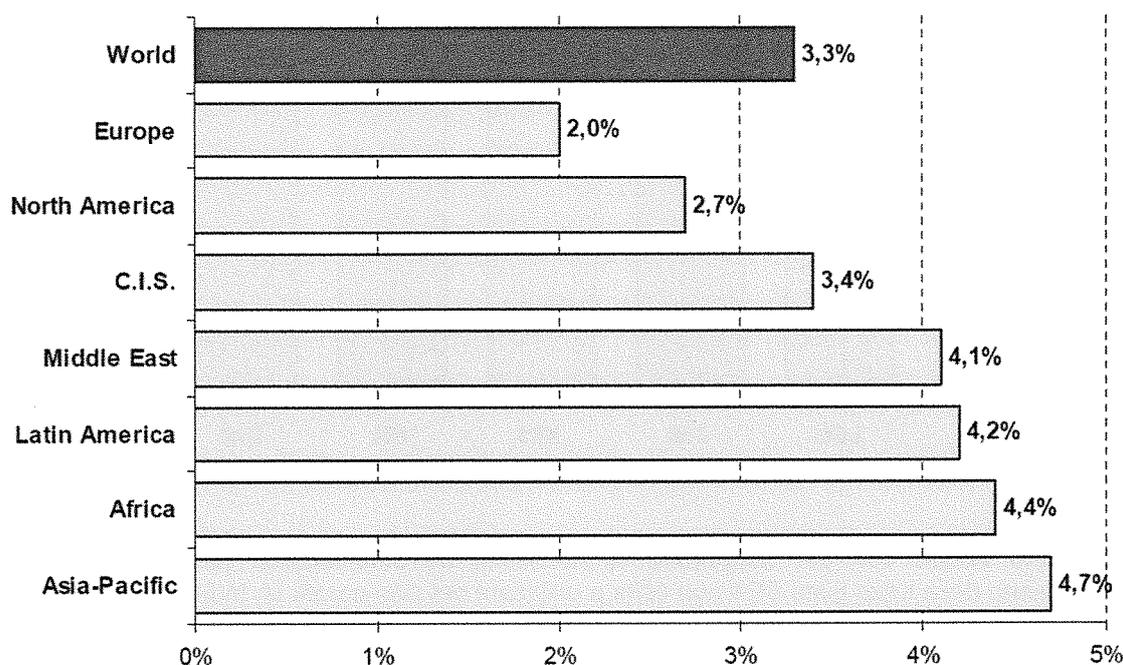


Fig. 2.1.1- Aspettative crescita prodotto interno lordo (Fonte: Boeing Current Market Outlook, 2011-2030)

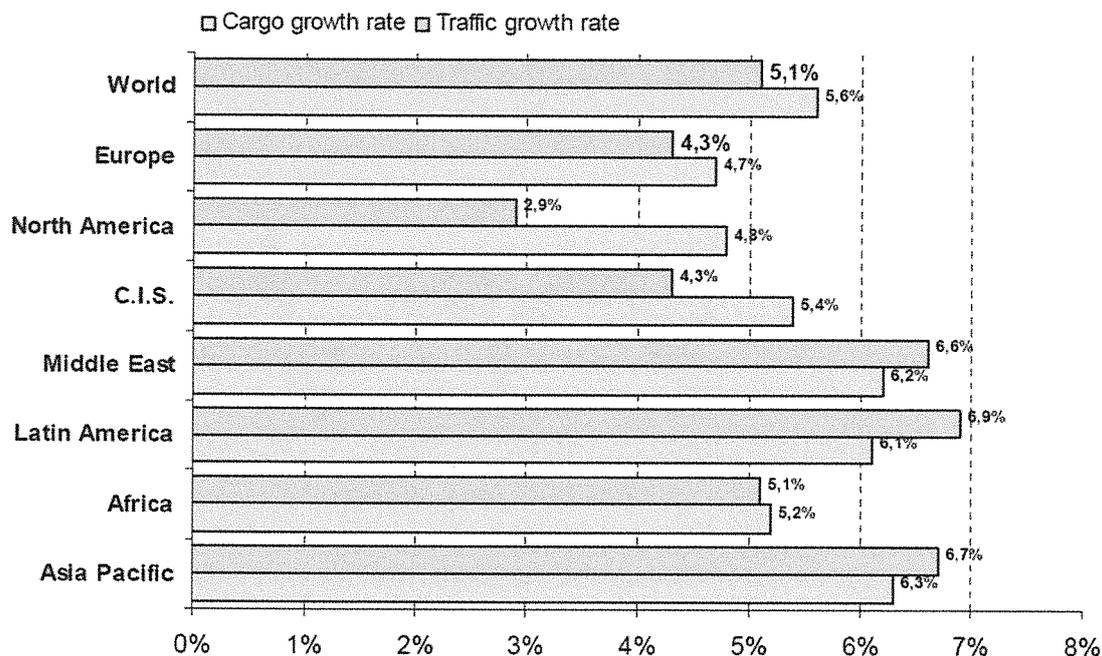


Fig. 2.1.2 - Aspettative crescita del Traffico Passeggeri e Cargo (Fonte: Boeing Current Market Outlook, 2011-2030)

E' inoltre evidente come la crisi economica non sia superata e che esistano ancora pericoli, in particolare per l'Europa, di avvenimenti in grado di ritardare ulteriormente il processo di recupero, basti pensare a tal proposito al perdurare della crisi finanziaria che in Grecia rischia di travolgere il sistema della moneta comune europea.

Focalizzando l'attenzione sull'Italia, la stima del PIL del FMI, così come quella di altri organismi (vedi grafico seguente - Fonte: Thomson Reuters Datastream) mostra nel medio e nel lungo periodo una crescita annua, ridotta rispetto all'Europa, ed oscillante tra il +0,8% ed il +1,4%.

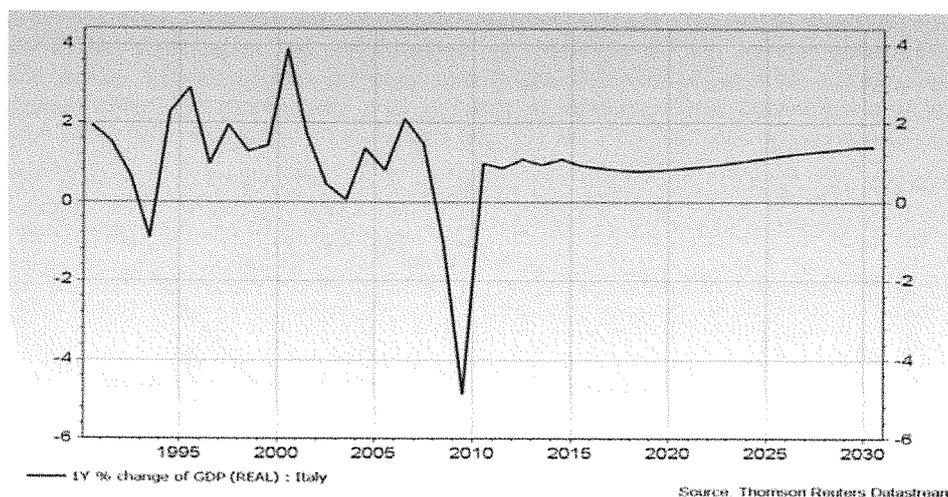


Fig. 2.1.3 - Stima Pil del FMI in Italia

Non vi è alcun dubbio che le turbolenze sui mercati finanziari nel 2008 e il derivante rallentamento dell'economia mondiale nel 2009 e nella prima parte del 2010, hanno negativamente influenzato la domanda di trasporto aereo e conseguentemente le stime di crescita del traffico nel breve/medio termine con trascinarsi anche nel lungo periodo (ritardato raggiungimento dei volumi ipotizzati in precedenza).

Queste due grandezze, PIL (o GDP nella sua definizione in lingua inglese) e traffico aereo, sono tra loro strettamente correlate ed il trend storico dal 1972 ad oggi, riportato nel grafico seguente, ne è una evidente conferma: al crescere o al calare dell'uno corrisponde un sostanziale e quasi immediato analogo andamento dell'altro.

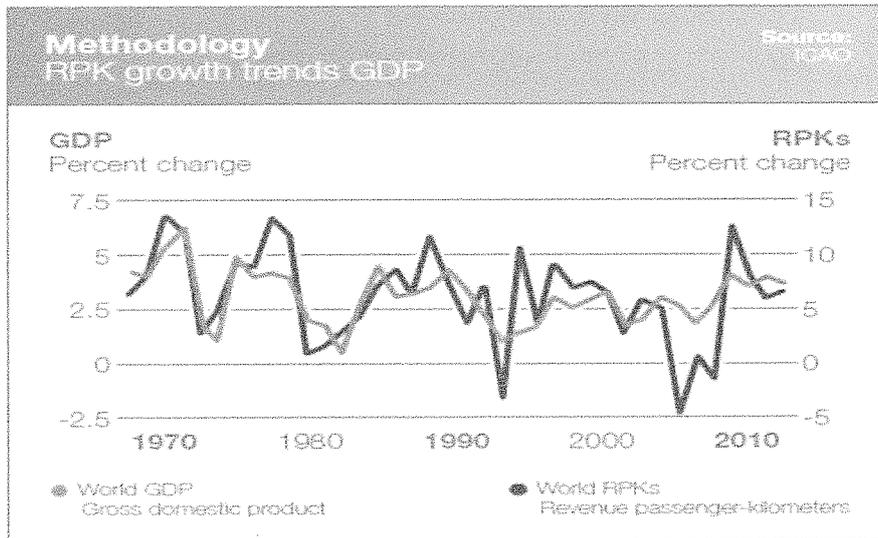


Fig. 2.1.4 – Correlazione traffico aereo PIL (Fonte: Boeing Current Market Outlook, 2011-2030)

Infatti l'elasticità della domanda di trasporto aereo rispetto al PIL è stimata nel range compreso tra 1 e 2,5 punti percentuali di crescita del traffico aereo per ogni punto percentuale di incremento del PIL.

Elasticity for air travel demand



Fig. 2.1.5 – Elasticità domanda di trasporto aereo rispetto al PIL (Fonte: Airbus)

Anche analizzando le previsioni dei due principali costruttori di aeromobili si hanno stime di crescita del trasporto aereo che confermano la correlazione tra quest'ultima e l'andamento macroeconomico sia a livello mondiale che di una specifica area geografica. Airbus Industries (Global Market Forecast 10-30) prevede in termini di RPK una crescita del traffico mondiale del 4,8% medio annuo che diventa il 4,0% per l'Europa così come mostrato nelle successive figure.

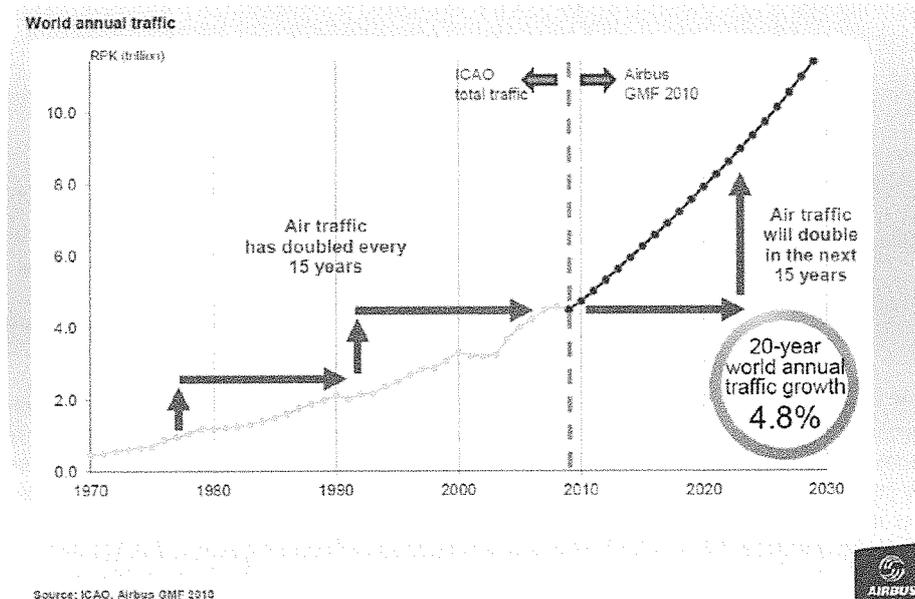


Fig. 2.1.6 - Stime di crescita del trasporto aereo (fonte Airbus)

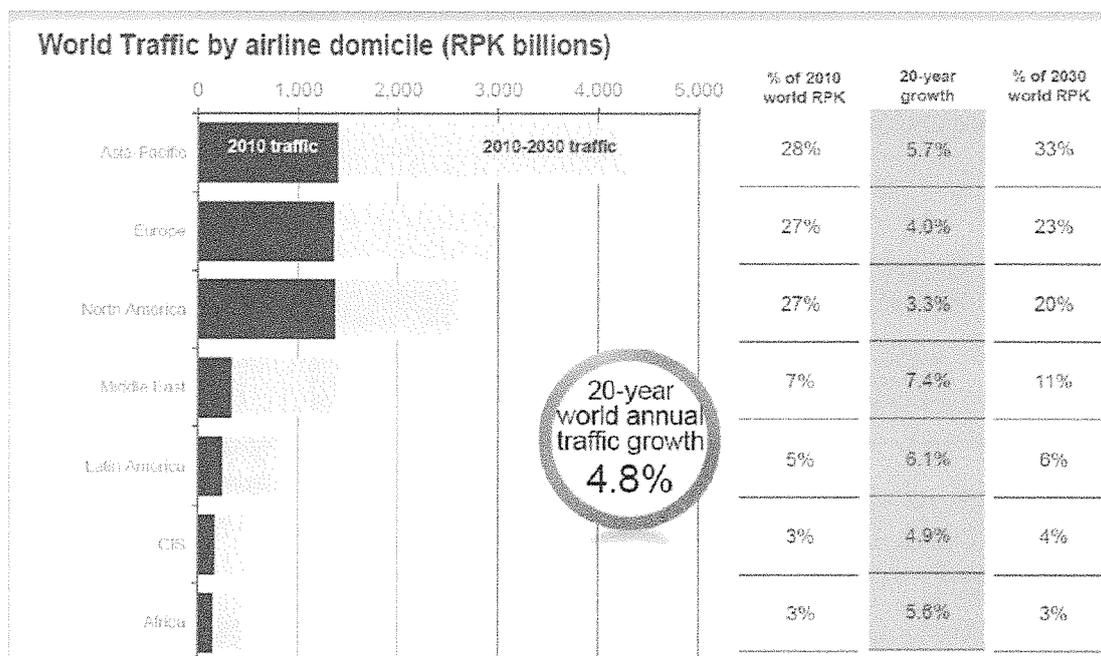


Fig. 2.1.7 – Traffico mondiale in termini di RPK (fonte Boeing)

Analoga previsione fornisce Boeing, le cui stime nell'arco temporale 2011-30, in termini di RPK, sono rispettivamente del +5,1% per il Mondo e del 4,3% per l'Europa.

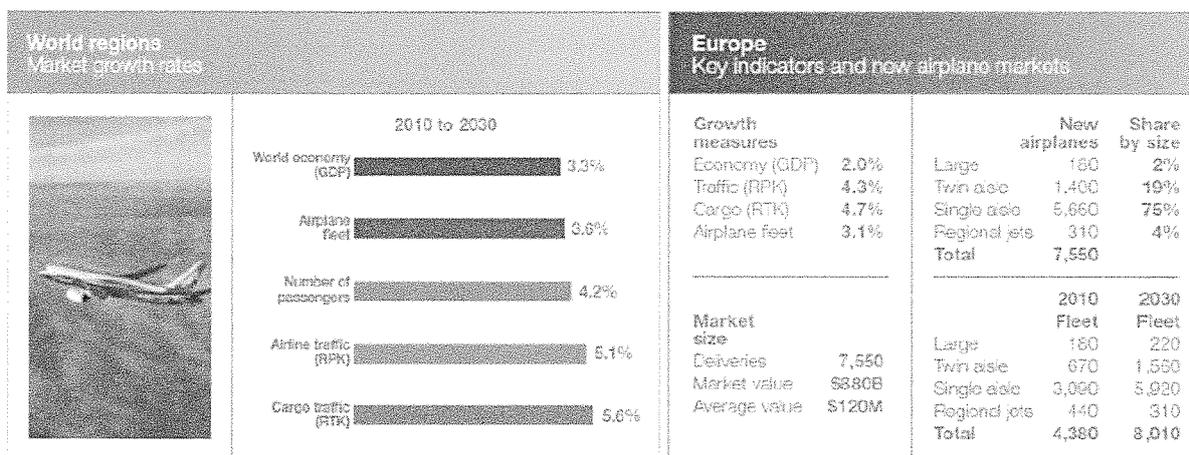


Fig. 2.1.8 – Previsioni (Fonte: Boeing Current Market Outlook, 2011-2030)

LE PREVISIONI PER FIUMICINO

Pag 36 (Contratto di Programma ENAC-ADR 2012-2021)

2.3.2 Le previsioni per Fiumicino

FIUMICINO	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	CAGR (10/16)
Pax Totali (A+P)	36.338.179	37.593.858	38.322.123	39.016.288	39.592.726	40.147.899	40.679.549	1,9%
di cui IATA	79,2%	77,4%	76,7%	76,3%	76,0%	75,7%	75,5%	
di cui Low Cost	18,6%	20,4%	20,7%	21,0%	21,3%	21,6%	21,8%	
di cui Charter	2,9%	2,1%	2,5%	2,6%	2,6%	2,6%	2,6%	
di cui Av. Generale/Altro (*)	0,3%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	
<i>Pax totali (variazione %)</i>	7,5%	3,5%	1,9%	1,8%	1,5%	1,4%	1,3%	
Trasferimenti	5.055.170	5.110.686	5.264.742	5.420.445	5.569.951	5.707.242	5.815.731	2,4%
Pax Originanti	12.994.860	13.498.814	13.709.137	13.889.782	14.025.462	14.162.524	14.316.670	1,6%
di cui Av. Comm. Intra UE	73,6%	74,8%	74,7%	74,2%	73,9%	73,6%	73,4%	
di cui Av. Comm. Extra UE	26,4%	25,2%	25,3%	25,8%	26,1%	26,4%	26,6%	
di cui Av. Generale/Altro (*)	-	-	-	-	-	-	-	
<i>Trasferimenti (variazione %)</i>	10,8%	1,1%	3,0%	3,0%	2,8%	2,5%	1,9%	
<i>Pax Originanti (variazione %)</i>	6,3%	3,9%	1,6%	1,3%	1,0%	1,0%	1,1%	
Pax paganti (dir. Imbarco)	16.805.273	17.333.714	17.678.951	17.998.300	18.266.926	18.525.800	18.773.570	1,9%
Movimenti totali	329.269	329.358	332.571	336.172	339.423	343.213	346.922	0,9%
di cui Av. Comm. Intra UE	76,7%	77,5%	77,3%	76,9%	76,7%	76,6%	76,4%	-0,1%
di cui Av. Comm. Extra UE	21,5%	20,9%	21,2%	21,5%	21,7%	21,9%	22,0%	0,4%
di cui Av. Generale/Altro (*)	1,8%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	-2,7%
<i>Mov. Totali (variazione %)</i>	1,5%	0,0%	1,0%	1,1%	1,0%	1,1%	1,1%	
Merce (Tons)	153.679	143.054	144.282	146.777	147.516	149.363	151.280	-0,3%
<i>Posta (variazione %)</i>	10,7%	-2,7%	2,3%	2,7%	1,9%	1,9%	1,8%	
Posta (Tons)	10.867	9.315	9.327	9.438	9.551	9.658	9.755	-1,8%
<i>Posta (variazione %)</i>	-9,5%	-14,3%	0,1%	1,2%	1,2%	1,1%	1,0%	

*Altro: Categorie non riconducibili a traffico Commerciale.

FIUMICINO	2017	2018	2019	2020	2021	CAGR (21/18)
Pax Totali (A+P)	40.982.029	41.236.663	41.512.876	43.126.776	45.233.029	2,1%
di cui IATA	75,3%	75,1%	75,0%	74,8%	74,8%	
di cui Low Cost	22,0%	22,2%	22,3%	22,5%	22,7%	
di cui Charter	2,6%	2,6%	2,6%	2,5%	2,4%	
di cui Av. Generale/Altro (*)	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	
<i>Pax totali (variazione %)</i>	0,7%	0,6%	0,7%	3,9%	4,9%	
Trasferimenti	5.935.679	6.053.516	6.176.179	6.512.053	6.921.622	3,5%
Pax Originanti	14.348.175	14.357.803	14.374.136	14.832.773	15.441.960	1,5%
di cui Av. Comm. Intra UE	73,1%	72,9%	72,7%	72,1%	71,5%	
di cui Av. Comm. Extra UE	26,9%	27,1%	27,3%	27,9%	28,5%	
di cui Av. Generale/Altro (*)	-	-	-	-	-	
<i>Trasferimenti (variazione %)</i>	2,1%	2,0%	2,0%	5,4%	6,3%	
<i>Pax Originanti (variazione %)</i>	0,2%	0,1%	0,1%	3,2%	4,1%	
Pax paganti (dir. Imbarco)	18.909.144	19.020.771	19.144.381	19.886.309	20.838.521	2,1%
Movimenti totali	348.497	349.705	351.317	365.752	382.105	2,0%
di cui Av. Comm. Intra UE	76,3%	76,2%	76,1%	75,9%	75,6%	
di cui Av. Comm. Extra UE	22,2%	22,3%	22,4%	22,6%	22,9%	
di cui Av. Generale/Altro (*)	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,4%	
<i>Mov. Totali (variazione %)</i>	0,5%	0,3%	0,5%	4,1%	4,5%	
Merce (Tons)	153.599	156.690	159.851	166.124	172.467	2,7%
<i>Posta (variazione %)</i>	1,1%	0,8%	0,9%	5,3%	5,8%	
Posta (Tons)	9.845	9.937	10.044	10.152	10.261	1,0%
<i>Posta (variazione %)</i>	0,9%	0,9%	1,1%	1,1%	1,1%	

*Altro: Categorie non riconducibili a traffico Commerciale.

FIUMICINO	2020	2025	2030	2035	2040	2044	CAGR (30/20)	CAGR (44/30)
Pax Totali (A+P)	43.126.776	56.694.903	69.154.370	77.418.338	83.717.781	86.749.670	4,8%	1,6%
di cui IATA	74,8%	74,9%	74,6%	73,9%	73,3%	73,2%		
di cui Low Cost	22,5%	23,0%	23,6%	24,3%	25,0%	25,1%		
di cui Charter	2,5%	2,1%	1,8%	1,7%	1,6%	1,6%		
di cui Av. Generale/Altro (*)	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%		
Trasferimenti	6.512.053	9.066.559	11.430.958	13.056.416	14.180.639	14.759.286	5,8%	1,8%
Pax Originanti	14.832.773	18.852.269	22.674.950	25.229.767	27.302.283	28.295.785	4,3%	1,6%
di cui Av. Comm. Intra UE	72,1%	68,6%	66,5%	65,9%	65,5%	65,1%		
di cui Av. Comm. Extra UE	27,9%	31,4%	33,5%	34,1%	34,5%	34,9%		
di cui Av. Generale/Altro (*)	-	-	-	-	-	-		
Pax paganti (dir. Imbarco)	19.886.309	26.063.088	31.891.173	35.826.998	38.860.861	40.359.550	4,8%	1,7%
Movimenti totali	365.752	465.914	554.752	609.076	647.708	663.162	4,3%	1,3%
di cui Av. Comm. Intra UE	75,9%	74,0%	72,6%	72,4%	72,1%	71,8%		
di cui Av. Comm. Extra UE	22,6%	24,8%	26,3%	26,6%	26,9%	27,1%		
di cui Av. Generale/Altro (*)	1,5%	1,2%	1,1%	1,0%	1,0%	1,0%		
Merce (Tons)	166.124	204.065	237.446	265.918	294.629	315.208	3,6%	2,0%
Posta (Tons)	10.162	10.701	11.077	11.450	11.764	12.027	0,9%	0,6%

*Altro: Categorie non riconducibili a traffico Commerciale.

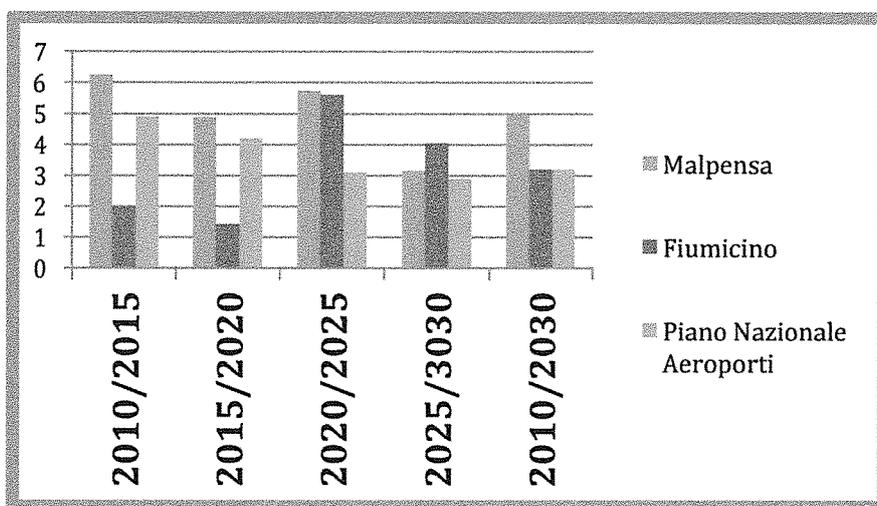
CAGR Passeggeri	2010 – 2015	=	2,01
CAGR Passeggeri	2015 – 2020	=	1,44
CAGR Passeggeri	2020 – 2025	=	5,62
CAGR Passeggeri	2025 – 2030	=	4,05
CAGR Passeggeri	2010 – 2030	=	3,2

Conclusioni

Se pur le previsioni su Fiumicino sono state fatte basandosi su previsioni di PIL che allo stato attuale paiono evidentemente sovrastimate, sono comunque più realistiche, se pur ottimistiche, rispetto a quanto SEA prevede per Malpensa e sono in linea con quanto previsto da ENAC.

Per tutto quanto premesso riteniamo che una previsione di sviluppo per Malpensa non possa comunque essere superiore a un CAGR del 3,2%.

Confronto CAGR Malpensa – Fiumicino – Piano Nazionale Aeroporti per tutto il sistema italiano



CAPACITA' DEGLI AEROPORTI DEL NORD-ITALIA

GLI AEROPORTI DEL NORD-ITALIA

SECONDO IL PIANO NAZIONALE DEGLI AEROPORTI E SOTTOVALUTAZIONE DELLA CAPACITÀ DI MONTICHIARI

Secondo il PNA (*Piano Nazionale degli Aeroporti*) gli aeroporti del Nord Ovest avranno un fabbisogno al 2025 di 68,3 milioni pax, mentre le capacità attuali delle piste sono di 65,4 mio pax, la capacità dei terminal è di 66,7 mio pax, la capacità Apron è di 78,7 mio pax.

Il PNA non prende in considerazione la capacità di sviluppo dell'aeroporto di Montichiari (svilupicabile fino a 7/8 mio pax, in seconda battuta fino a 17 mio pax e nell'ipotesi massima fino a 34 mio pax), cui è attribuita al 2025 una capacità di ca. 3 mio pax.

Il fatto che il PNA sottovaluti del tutto la potenzialità dello scalo di Brescia Montichiari, si evince dai seguenti documenti dell'Istituto IRER, della Provincia di Brescia, della Regione Lombardia e nuovamente della Provincia di Brescia.

1) L'Istituto IRER, Istituto Regionale di Ricerca della Lombardia, espone nello studio del novembre 2008 dal titolo:

"REGIONE LOMBARDIA -L'EVOLUZIONE DEL RUOLO DI MALPENSA: effetti delle strategie di Alitalia, l'accessibilità intercontinentale del nord Italia, il rapporto con il territorio"

*"Una prima possibile area di intervento è quella relativa all'efficienza del sistema aeroportuale del Nord Italia.....In questo ambito va sottolineato senz'altro il ruolo e le potenzialità dello scalo di Brescia Montichiari. Considerando la criticità nel medio-lungo periodo del sistema aeroportuale del Nord Italia, se appare certa la forte crescita della domanda, più complesso sarà individuare come questa domanda verrà soddisfatta, dal momento che gli scali in questione sono mediamente piccoli e congestionati, con poche possibilità di sviluppo di capacità. Brescia Montichiari ha notevoli potenzialità sia come infrastruttura – le strutture sono tecnicamente adeguate per accogliere quasi ogni tipo di operazione commerciale, e l'area circostante non è urbanizzata e consente uno sviluppo infrastrutturale agevole e significativo – sia per la sua posizione baricentrica – già allo stato attuale lo scalo si trova nella posizione migliore tra quelli a servizio dell'area settentrionale, e in caso di realizzazione della stazione AV/AC presso l'aeroporto sarebbe a 27 minuti di treno da Milano e ad un'ora da Venezia, che sono i bacini più rilevanti del Nord Italia. **Questi elementi fanno sì che lo scalo si possa considerare, a livello di programmazione di lungo periodo, una riserva di capacità rilevante e dunque un'opportunità per la Regione Lombardia e per tutte le aree interessate**".*

2) La PROVINCIA DI BRESCIA – Settore Assetto Territoriale, Parchi, V.I.A – nello:

"SCHEMA DI PIANO D'AREA DELL'AEROPORTO G. D'ANNUNZIO DI MONTICHIARI"

sviluppato nell'anno 2003, in adempimento della delega funzionale dalla Regione Lombardia alla Provincia di Brescia, nella Relazione sull'impatto socio-economico dell'insediamento aeroportuale di Montichiari sul sistema produttivo provinciale, espone:

"1.4.3. Lo scenario di medio-lungo periodo: la prospettiva del forte sviluppo"

Lo scenario di forte sviluppo assume che, nel 2020, l'aeroporto di Montichiari abbia seguito un percorso di crescita intensa, con tassi incrementali del tutto diversi da quelli attuali. I dati di traffico per lo scenario in discorso vengono tratti dall'applicazione di un modello di assegnazione dei passeggeri elaborato da Gruppo Clas nell'ambito del già citato studio sul sistema aeroportuale lombardo. Nell'ambito di tale studio, si individuano diversi scenari in termini di collegamenti aerei offerti dagli scali del Nord Italia e della loro accessibilità terrestre. Lo scenario qui accolto si basa sulle seguenti ipotesi:

- il livello di servizio offerto da Montichiari sia divenuto esattamente uguale a quello attuale di Malpensa;

- **l'accessibilità offerta dalle infrastrutture del Nord Italia all'aeroporto di Montichiari** risulti notevolmente incrementata rispetto alla situazione attuale, in seguito alla realizzazione sia dell'autostrada BreBeMi tra Milano e Brescia sia della linea ferroviaria ad Alta Capacità tra Torino e Venezia, con previsione di una stazione in corrispondenza dello scalo di Montichiari. Alla luce di tali ipotesi, i risultati delle simulazioni assegnano all'aeroporto montecclarese il ruolo di principale hub della regione. Esso dovrebbe infatti ospitare 26.576.126 passeggeri (intendendo per tali quelli che hanno una provincia del Nord Italia come origine o destinazione). Se a questo numero si aggiungono anche i transiti (che si assumono in misura del 30%, pari al dato medio dei principali hub europei), si perviene a un numero complessivo di passeggeri per lo scalo di Montichiari pari a 34.548.964 unità. Qualora l'aeroporto di Montichiari conservasse, al 2020, una struttura di traffico analoga a quella prevista per il 2008 (priva cioè di una particolare specializzazione per le merci o per i voli charter), la dimensione complessiva dello scalo potrebbe essere la seguente:

<u>movimenti:</u>	<u>482.025 /anno</u>
<u>passeggeri:</u>	<u>34.548.964 /anno</u>
<u>merci:</u>	<u>131.612 tonnellate/anno</u>
<u>workloadunit:</u>	<u>35.865.081 /anno"</u>

3) La REGIONE LOMBARDIA espone nel:

"PIANO TERRITORIALE REGIONALE D'AREA DELL'AEROPORTO DI MONTICHIARI- Bozza Documento di Piano - 30 novembre 2010-P.T.R.A. MONTICHIARI" a cura della Direzione Territorio e Urbanistica:

"4. SCENARI DI SVILUPPO

Gli scenari di sviluppo aeroportuale del PTR A Montichiari sono stati determinati secondo la seguente metodologia, e sono stati presentati alla prima conferenza di valutazione ambientale strategica:

Viste le prime valutazioni fondate su dati, modelli e previsioni illustrate nel documento "Tematiche strategiche ed economiche relative allo sviluppo dell'aeroporto di Montichiari", allegato al Documento preliminare di piano, a partire dai seguenti presupposti:

§ stima per il Nord Italia dei tassi di crescita elevati, pari al 3,9% medio annuo fino al 2025, con in particolare un tasso del 5,5% per il settore intercontinentale che determinerà come traffico di linea circa 14,5 milioni di passeggeri intercontinentali per il Nord Italia su 97 milioni di passeggeri totali nella stessa area;

§ sussistono limitazioni di capacità complessiva del sistema che potrebbero risultare influenti a partire dal 2020, in particolare su Torino, Linate, Malpensa e Bergamo, il cui bacino di utenza si sovrapporrebbe notevolmente a quello di Montichiari;

§ incertezza circa l'effettivo livello di infrastrutturazione dell'area di Montichiari, stante l'assenza di una datazione certa per le opere del sistema ferroviario AV/AC al momento della redazione del piano;

§ incertezza sui possibili sviluppi di Malpensa, che allo stato attuale potrebbe raggiungere la saturazione, ma che potrebbe raggiungere capacità consistenti per effetto della realizzazione della terza pista;

§ esercizio completo della linea AV/AC Milano-Verona non databile;

Vista l'elaborazione di "scenari teorici" fondati sugli elementi di giudizio sopra menzionati, così definiti:

§ Scenario 1 – anno 2015. *Nel medio periodo, l'aeroporto di Brescia Montichiari, in assenza di AV/AC completa e in assenza di problemi di saturazione nel sistema aeroportuale del Nord Italia, segue un percorso di crescita contenuto e principalmente legato alle strategie della società di gestione, che tuttavia risulta beneficiato, al naturale crescere del traffico, per effetto della posizione*

baricentrica dello scalo rispetto al sistema del nord Italia e alle aree con maggiore capacità di generazione di domanda di trasporto. Al verificarsi delle ipotesi di scenario, il traffico passeggeri atteso nel 2015 ammonterebbe a circa 1,8 milioni di passeggeri.

§ Scenario 2 – anno 2025. Nel lungo periodo si verifica un incremento dei tassi di crescita, in conseguenza dell'entrata in servizio dell'AV/AC, che produce due effetti favorevoli per lo scalo: si determina l'allargamento del bacino di utenza dell'aeroporto, favorendo gli spostamenti di passeggeri la cui origine o destinazione si trova in province prima escluse dal bacino di Montichiari; la presenza di un collegamento ferroviario efficiente e di una stazione dell'AV/AC connessa all'aeroporto migliora l'attrattività dello scalo nei confronti dei vettori aerei.

§ L'ipotesi di scenario risulta tuttavia fortemente influenzata dal verificarsi o meno della realizzazione della terza pista di Malpensa: in caso di mancata realizzazione, il traffico passeggeri atteso nel 2025 ammonterebbe a circa 17,8 milioni di passeggeri, mentre in caso di effettivo potenziamento di Malpensa il dato atteso si attesterebbe su circa 7,4 milioni di passeggeri."

4) La PROVINCIA DI BRESCIA nella Delibera N. 4 del Consiglio Provinciale - Seduta del 28 Febbraio 2011, avente per oggetto:

"Procedura di Approvazione del Piano Territoriale Regionale d'Area dell'aeroporto di Montichiari, Ai Sensi Degli Artt. 20 E 21 Della Legge Regionale Di Governo Del Territorio N. 12 Del 2005 E S.M.I. - Presa d'atto della Bozza del Documento di Piano e della Bozza Di Rapporto Ambientale."

L'approvazione di tale provvedimento ha comportato in concreto:

a) la revisione degli scenari di sviluppo del traffico aeroportuale alla base del piano che, tenendo conto delle proiezioni formulate dai vari soggetti competenti in riferimento al numero di movimenti previsti, sono ora compresi, complessivamente, tra 2,5/3 milioni di passeggeri e 360.000 tonnellate di merci (indicati da ENAC) e 7/8 milioni di passeggeri e le 129.000 tonnellate di merci (indicati da Regione Lombardia) assumendo come dato di fatto, nel lungo periodo, la realizzazione della terza pista di Malpensa."

Questa Delibera del 2011 della Provincia di Brescia è l'ultimo atto di un ridimensionamento della potenzialità dell'aeroporto di Montichiari, pensato per 34 milioni di passeggeri/anno del 2003, considerato dallo studio MITRE come aeroporto di capacità pari a Malpensa, ridotto di passaggio in passaggio ai 7/8 milioni nel medio termine e infine ai 2,5/3 milioni di pax/anno nel breve termine.

La riduzione di Montichiari appare strumentale e funzionale all'aumento delle previsioni su Malpensa per giustificare l'espansione e la costruzione della terza pista di Malpensa.

Il PNA assegna all'aeroporto di Montichiari una capacità al 2025 di ca. 3 mio di pax/anno, quindi, come si evince dai sopracitati documenti, molto al di sotto delle potenzialità effettive di sviluppo e che potrebbero da sole rispondere adeguatamente alle aspettative del sistema aeroportuale lombardo-milanese, senza la necessità di aumentare le infrastrutture aeroportuali di Malpensa.

Lo stesso Studio del PNA riporta:

“L'aeroporto di Brescia si posiziona come 4° scalo italiano nel traffico merci, confermando, anche grazie alla posizione baricentrica rispetto alle infrastrutture viabilistiche dell'Italia settentrionale, la sua vocazione principale di scalo cargo.....

E proprio in relazione al sistema lombardo sarà da valutare la possibilità che lo scalo (di Montichiari n.d.a.) possa assumere il ruolo di riserva di capacità nel lungo periodo per soddisfare la crescente domanda di traffico della Lombardia, viste le difficoltà “strutturali” di espansione dell'aeroporto di Malpensa e quelle ambientali degli aeroporti di Linate e Bergamo. In tale visione strategica si ritiene opportuno preservare le infrastrutture aeroportuali di Brescia, poiché in relazione alla localizzazione strategica, alle caratteristiche fisiche che lo contraddistinguono, oltre che il potenziamento dei collegamenti infrastrutturali derivanti dalla realizzazione dell'Alta Velocità e della BRE.BE.MI, lo scalo bresciano potrebbe assolvere efficacemente la funzione di assorbimento di eventuali sostanziali incrementi di traffico nell'area padana nel lungo periodo.”

Inoltre il **PIS Piano Infrastrutture Strategiche** del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 8° Allegato Infrastrutture *“Programmare il territorio, le infrastrutture e le risorse”*, edizione settembre 2010, a pag 121 nel *“Capitolo 3: Gli Atti di indirizzo”*, pone gli obiettivi raggiungibili a seguito di Quadro Conoscitivo, e tra questi al punto 5 afferma:

“Siamo ora in grado di avviare un rivoluzionario approccio alle reti di collegamento. Sono sufficienti alcuni esempi: sono più importanti i collegamenti stradali e ferroviari tra l'aeroporto di Viterbo ed il territorio che l'impianto aeroportuale di Viterbo. Sono più importanti i collegamenti tra Malpensa e Linate e tra tali impianti e il bacino padano che le implementazioni di Malpensa e Linate.”

Il PNA attribuisce dunque al sistema della viabilità di accesso agli aeroporti un valore prioritario per rendere efficiente il sistema degli aeroporti del Nord. Le viabilità di accesso all'aeroporto di Malpensa funzionano anche al contrario. I collegamenti che dai territori del Nord-Italia portano a Malpensa, viceversa portano da Malpensa ai territori e a tutti gli altri aeroporti del Nord Italia.

Dalle nostre esposizioni si evince che la vera alternativa all'espansione di Malpensa dovuta alla previsione di aumento del trasporto aereo, ancorché con un'evoluzione più contenuta rispetto alle originali previsioni SEA, sia un'integrazione del sistema aeroportuale del Nord. Ciò permetterebbe di rispondere all'aumento della domanda senza incentrare sulla sola Malpensa i carichi futuri, ma spalmando le necessità sull'intero sistema aeroportuale con evidenti impatti minori.

ACCESSIBILITA' DEGLI AEROPORTI LOMBARDI

Nel fascicolo delle Integrazioni Volontarie " *Approfondimenti Ambientali Allegato 1 - Accessibilità all'Aeroporto*" sono riportate le infrastrutture di collegamento con Malpensa.

E' evidente che tali collegamenti mettono in rete tutto il sistema aeroportuale della Lombardia e per quanto è riferibile alla tratta AC/AV tutti i principali aeroporti del Nord Italia.

Tutto ciò permetterebbe di distribuire l'incremento di traffico futuro utilizzando tutto il sistema aeroportuale e non incentrandolo solamente su Malpensa viste le verificate criticità ambientali dell'aeroporto, che abbiamo messo in evidenza nelle Osservazioni del luglio 2011 e che comunque ribadiamo e integriamo anche in queste.

Da

**SEA Integrazioni Volontarie al SIA *Master Plan* Malpensa
Approfondimenti Ambientali – Allegato 1)**

F. Sistema Pedemontana

Il progetto ricomprende oltre alla Pedemontana tradizionalmente conosciuta come il collegamento A8 (Busto Arsizio) – A4 (Dalmine) anche i tratti dei Sistemi Tangenziali di Varese e Como.

La realizzazione dei lavori è prevista per lotti, i lavori del primo lotto sono stati avviati il 6/02/2010 mentre sono in fase di avvio quelli relativi al secondo lotto. L'ultimazione dei lavori è prevista anch'essa per fasi successive, comunque l'intera tratta è previsto venga ultimata entro la fine 2014 con l'entrata in esercizio all'inizio del 2015.

Questo progetto è strategico nel sistema viabilistico regionale in quanto permette di collegare l'A4 all'altezza di Dalmine (Bg) con l'A9 (Laghi dir. Como) e con l'A8 (Laghi dir. Varese) scavalcando il nodo di Milano ormai altamente congestionato.

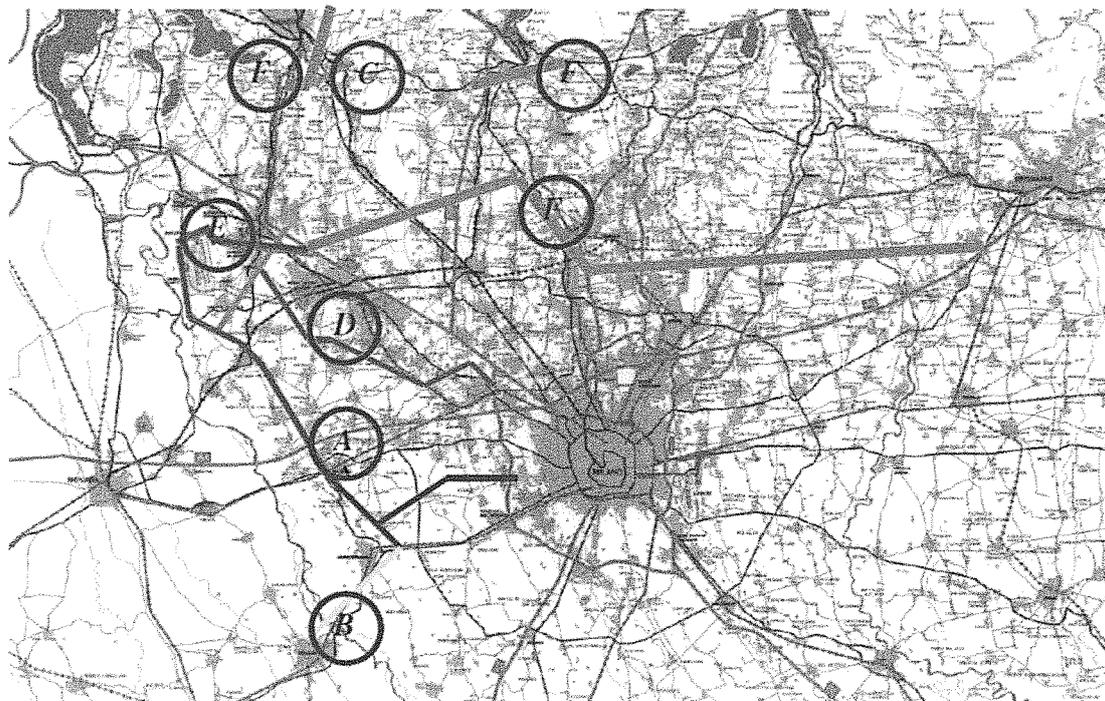


Figura 2

.....Di seguito, nella Figura 4, si riporta un quadro complessivo del sistema di infrastrutture di accessibilità redatto dalla Regione Lombardia che oltre alle opere previste per il quadrante Nord-Ovest, dove sono inseriti sia Malpensa che il Polo Fieristico di Rho, vengono riportate anche le infrastrutture previste nei nodi di Bergamo, Brescia, Cremona e Mantova.



Figura 4
E' da notare che il collegamento Brescia-Bergamo-Milano, la Bre-Be-Mi, è in avanzato stato di esecuzione.

Di seguito, nella Figura 8, è riportato un quadro complessivo del sistema di infrastrutture di accessibilità su ferro redatto dalla Regione Lombardia.

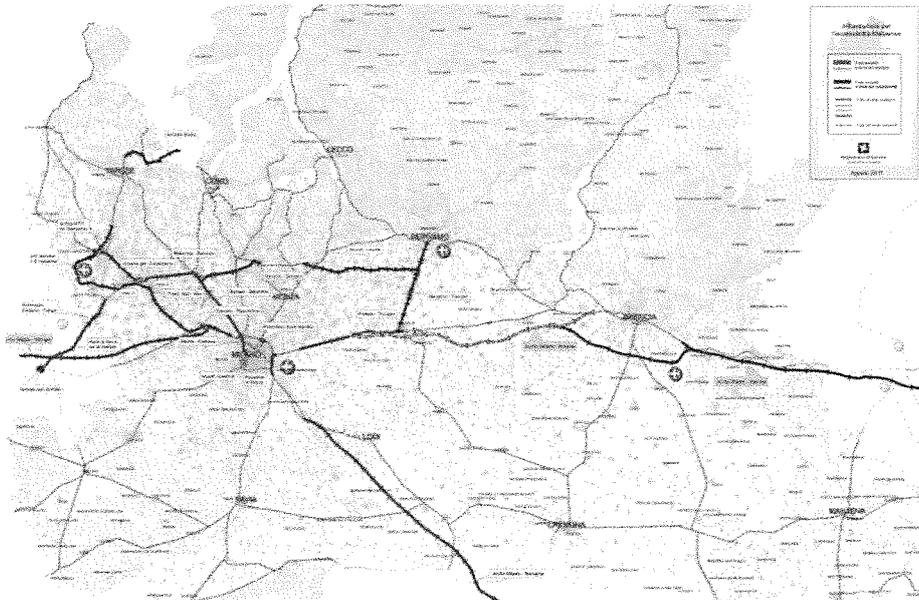


Figura 8

Da quanto sopra è chiaro che tutti i collegamenti viari e ferroviari (incluso il corridoio 5 da Torino a Venezia) già realizzati o in esecuzione aumentano l'accessibilità a tutti gli aeroporti lombardi, incluso quello di Montichiari.

L'aeroporto di Montichiari rappresenta dunque la riserva di capacità per i futuri incrementi del trasporto aereo del Nord Italia, pronta, già utilizzabile e pienamente accessibile (vedi anche Rapporto ENAC 2011 e PNA).

Risulta evidente che non ci sono nel medio e lungo termine considerato (2030) i "presupposti del Nuovo *Master Plan*" che giustifichino la necessità dell'opera.

L'Opzione zero è per noi l'unica accettabile anche considerando il forte impatto ambientale attuale e futuro e che le alternative per rispondere alle esigenze del sistema aeroportuale del Nord Italia già esistono, prioritariamente su Montichiari, non escludendo comunque di poter implementare e rendere efficienti le altre strutture aeroportuali esistenti.

ATMOSFERA

LA SITUAZIONE AMBIENTALE DEL TERRITORIO ADIACENTE A MALPENSA

Le informazioni contenute nel SIA del *Master Plan* e nelle successive Integrazioni Volontarie presentate da SEA sullo stato attuale dell'ambiente nel territorio adiacente a Malpensa sono molto carenti. Riconfermiamo il contenuto delle nostre Osservazioni di Luglio 2011 nel capitolo Aria da pag. 75 a pag. 181 e produciamo nuova documentazione a integrazione.

Partendo dallo stato attuale dell'ambiente così come definito dalle Leggi della Regione Lombardia sulla prevenzione e la riduzione delle emissioni in atmosfera a tutela della salute e dell'ambiente, dimostreremo che l'impatto delle emissioni attuali di Malpensa è molto rilevante nel territorio interessato, definito "Zona di risanamento ambientale". Esporremo di seguito il trend storico delle emissioni di Malpensa e le confronteremo con quelle degli altri aeroporti lombardi e con quello di Torino-Caselle.

Dimostriamo inoltre come SEA continui a sottovalutare, vedi 'emissioni di crociera', gli impatti dell'aeroporto. Anche la focalizzazione che SEA fa sull'andamento in diminuzione delle emissioni dal 2007 a oggi è palesemente strumentale. Nel 2007, infatti, i movimenti di Malpensa sono stati 263.584 mentre nel 2011 sono stati 186.780. E' evidente che la diminuzione del traffico aereo dal 2007 al 2011 ha prodotto una diminuzione d'inquinanti. E' altresì evidente che passare dai 186.780 movimenti del 2011 ai 421.219 previsti nel *Master Plan* per il 2030 porterebbe un enorme incremento delle emissioni, anche se non proporzionale, grazie ai prevedibili miglioramenti tecnologici oggi comunque non quantificabili: le previsioni ottimistiche di SEA hanno solo valore di opinioni o 'speranze'.

L'articolo 5 della Direttiva 2001/42/CE stabilisce che per il processo di una valutazione ambientale deve essere redatto un rapporto ambientale in cui siano individuati, descritti e valutati gli effetti significativi che l'attuazione del piano potrebbe avere sull'ambiente, a partire dall'informazione sugli aspetti pertinenti lo stato attuale dell'ambiente.

IL TERRITORIO LOMBARDO LO STATO ATTUALE DELL'AMBIENTE

La Legge regionale L. R 11 dicembre 2006 - n. 24 della Regione Lombardia "*Norma per la prevenzione e la riduzione delle emissioni in atmosfera a tutela della salute e dell'ambiente*" all'Articolo 1 comma 3 recita:

"La presente legge, considerando l'ambito geografico padano e lombardo, bacini aerologici caratterizzati da vulnerabilità ambientale per la qualità dell'aria, persegue la riduzione progressiva dell'inquinamento atmosferico e delle emissioni di gas a effetto serra attraverso..."

Elenca poi una serie di misure di programmazione, di tecnologie, ecc.

Il comma 5 dell'articolo 1 recita:

"Le finalità di cui al comma 3 sono altresì perseguite per fronteggiare l'avvio, nei confronti dello stato italiano, da parte della Commissione Europea, di procedure d'infrazione per non conformità ai valori limite delle concentrazioni di PM10 fissati dalle disposizioni comunitarie."

L'articolo 2 al comma 2b rileva:

“che l'intero territorio regionale è esposto a rischio per quanto concerne la qualità dell'aria.”

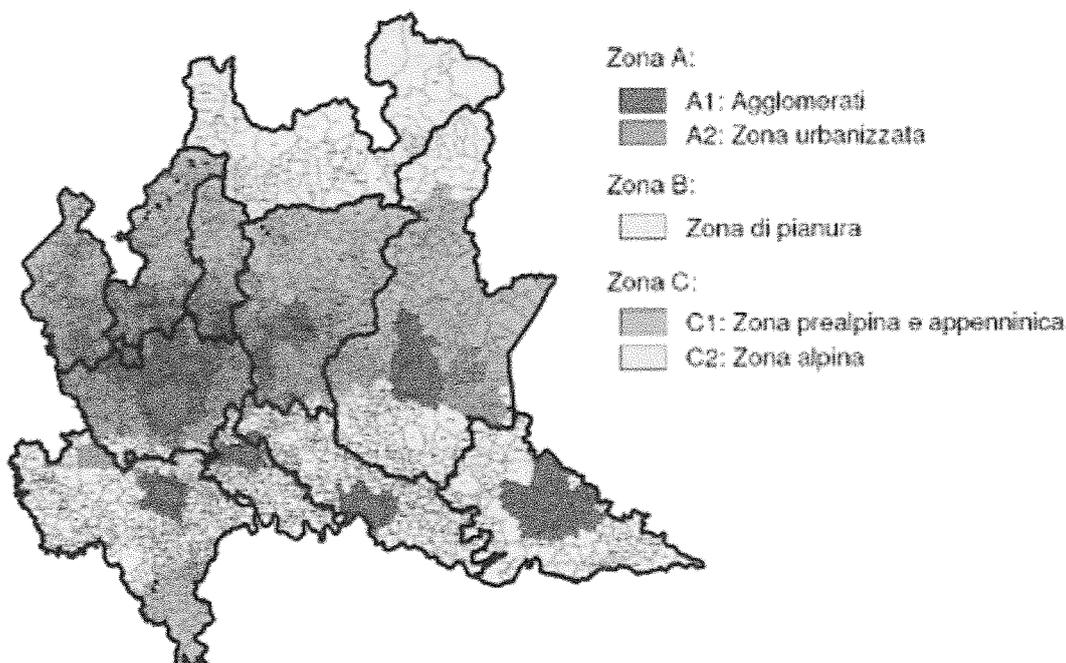
La Legge quindi prevede una serie di misure per ridurre le emissioni per favorire condizioni di risanamento ambientale, tra le quali:

“programmi per la creazione di nuovi boschi e sistemi verdi.”

La Delibera di Giunta Regionale DGR del 03/08/2007 n° 8/5290, “Suddivisione del territorio regionale in zone e agglomerati per l'attuazione delle misure finalizzate al conseguimento degli obiettivi di qualità dell'aria...”, ai sensi della L.R. 24/2006, ha classificato tutti i Comuni della Lombardia, in base all'entità dell'inquinamento atmosferico registrato da ARPA.

Se alla presenza di tutte queste normative, non si vedono risultati, significa che le misure previste non sono adatte allo scopo, oppure non sono applicate o peggio sistematicamente violate.

I Comuni attorno all'aeroporto di Malpensa sono stati classificati “zona A di risanamento” perché i valori degli inquinanti monitorati superano largamente i livelli stabiliti per la protezione della salute umana e della vegetazione. Pertanto, non resta altro che prendere atto dello stato di fatto della situazione ambientale, a cominciare dalla constatazione delle concentrazioni degli inquinanti registrati dalle stazioni di rilevamento fisse e mobili, dalla generazione e distribuzione delle sostanze inquinanti nel territorio in esame, al fine di **individuare in quali settori è possibile intervenire per ridurre le emissioni e quindi risanare l'ambiente, in ordine alla legge 24 della Regione Lombardia.**



Per meglio comprendere i dati che saranno citati in seguito, va sempre tenuto presente che, fattore determinante per le concentrazioni, sono le caratteristiche orografiche, anemometriche e meteo-climatiche dell'area interessata, che rispecchiano quelle del contesto lombardo della pianura padana.

Stralcio da ARPA Lombardia

*“La situazione meteorologica della pianura padana, con la presenza delle Alpi e dell'Appennino, è particolarmente svantaggiata. La Lombardia si trova infatti nella parte centrale della Pianura Padana, in un contesto che **presenta caratteristiche uniche**, dal punto di vista climatologico, determinate in gran parte dalla conformazione orografica dell'area. Si tratta di una vasta pianura circondata a Nord, Ovest e a Sud da catene montuose che si estendono fino a quote elevate, determinando così peculiarità climatologiche sia dal punto di vista fisico sia da quello dinamico.”*

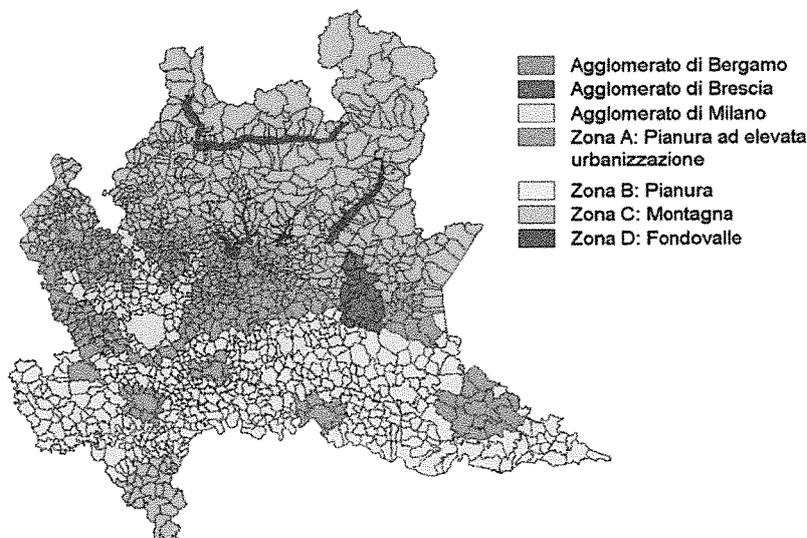
“Le principali caratteristiche fisiche sono la spiccata continentalità dell'area, il debole regime del vento e la persistenza di condizioni di stabilità atmosferica.”

“Dal punto di vista dinamico, la presenza della barriera alpina influenza in modo determinante l'evoluzione delle perturbazioni di origine atlantica, determinando la prevalenza di situazioni di occlusione e un generale disaccoppiamento tra le circolazioni nei bassissimi strati e quelle degli strati superiori.”

*“Tutti questi fattori influenzano in modo determinante le capacità dispersive dell'atmosfera, e quindi le **condizioni di accumulo degli inquinanti**, soprattutto nel periodo invernale, ma anche la presenza di fenomeni fotochimici nel periodo estivo.”*

La Regione Lombardia con la **D.G.R. n. 2605 del 30 novembre 2011** ha recepito quanto previsto e modificato la precedente zonizzazione distinguendo il territorio in:

- AGGLOMERATI URBANI DI: Milano
Bergamo
Brescia
- ZONA A: Pianura a elevata urbanizzazione
ZONA B: Zona di pianura
ZONA C: Prealpi, Appennino e Montagna
ZONA D: Fondovalle



DELIBERAZIONE Giunta Regione Lombardia N° IX / 2605 Seduta del 30/11/2011

OGGETTO

ZONIZZAZIONE DEL TERRITORIO REGIONALE IN ZONE E AGGLOMERATI PER LA
VALUTAZIONE DELLA QUALITA' DELL'ARIA AMBIENTE

AI SENSI DELL'ART. 3 DEL DECRETO LEGISLATIVO 13 AGOSTO 2010,

N. 155 - REVOCA DELLA DGR N. 5290/07

CONSIDERATO necessario, in ragione della permanenza delle misure già disposte e vigenti, con particolare riferimento alle misure relative al traffico veicolare e agli impianti termici civili di cui alla sopra richiamata D.G.R. 7635/08 e s.m.i., e per semplificare il riconoscimento delle zone del territorio già oggetto dei medesimi provvedimenti, stabilire, relativamente alle zone A di cui alla d.G.R. 2 agosto 2007 n. 7/5290, la seguente corrispondenza:

- Zona A1 con la porzione di territorio regionale, individuata con il presente provvedimento, corrispondente agli agglomerati di Milano, Brescia e Bergamo con l'aggiunta dei capoluoghi di provincia della bassa pianura (Pavia, Lodi, Cremona e Mantova) e relativi Comuni di cintura appartenenti alla zona A;
- Zona A2 con la porzione di territorio regionale, individuata con il presente provvedimento, corrispondente alla zona A ad esclusione dei capoluoghi di provincia della bassa pianura (Pavia, Lodi, Cremona e Mantova) e relativi Comuni di cintura;

DATO ATTO, inoltre, che, ai fini della coerente applicazione dell'Allegato C) alla richiamata D.G.R. 19 ottobre 2001, n. 7/6501 ovvero per l'applicazione dei criteri e dei limiti di emissione per gli impianti di produzione di energia, nel contesto della nuova zonizzazione, sussiste la seguente corrispondenza:

- Zone critiche: porzione di territorio regionale, individuata con il presente provvedimento, corrispondente agli agglomerati di Milano, Brescia e Bergamo con l'aggiunta dei capoluoghi di provincia della bassa pianura (Pavia, Lodi, Cremona e Mantova) e relativi Comuni di cintura appartenenti alla zona A;
- Zone di risanamento: porzione di territorio regionale, individuata con il presente provvedimento, corrispondente alla zona A residua e alle zone C1 e D (Val Seriana, Val Brembana e Val Camonica);
- Zona di mantenimento: porzione di territorio regionale, individuata con il presente provvedimento, corrispondente alle zone B, C2 e D (Valtellina e Val Chiavenna);

PRESO ATTO delle risultanze della consultazione del Tavolo permanente, con funzioni di consultazione istituzionale in materia di programmazione per il risanamento della qualità dell'aria, istituito dalla D.G.R. 28 marzo 2007, n. 8/4444 ai sensi dell'articolo 2, comma 5, della L.R. 24/06, tenutasi in data del 12 ottobre 2011, durante la quale è stato presentato alle amministrazioni ivi intervenute, in ordine alla suddivisione in zone del territorio regionale, il progetto di adeguamento ai criteri indicati dal d.lgs.155/2010 nonché per l'attuazione delle misure finalizzate al conseguimento degli obiettivi di qualità dell'aria ambiente;”...

IL TERRITORIO PIEMONTESE LO STATO ATTUALE DELL'AMBIENTE

Anche i Comuni piemontesi individuati da SEA nell'area vasta (Marano Ticino, Oleggio, Pombia e Varallo Pombia), e i Comuni di Castelletto sopra Ticino, Bellinzago e Cameri, sono collocati in una zona già critica per la qualità dell'aria. La Legge regionale n. 43/2000 “Disposizioni per la tutela dell'ambiente in materia di inquinamento atmosferico. Prima attuazione del Piano regionale per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria” approvata con Delibera n. 14-7623 del 11.11.2002, **assegna questi Comuni alla “Zona di piano” in cui devono essere previsti e attuati interventi per il miglioramento progressivo della qualità dell'aria.**

In tale contesto ogni ulteriore incremento degli inquinanti risulta assai problematico.

Emissioni INEMAR e IREA 2007 e area di riferimento

Si precisa che il contributo emissivo legato al traffico aeroportuale è conteggiato all'interno del Macrosettore 8 "Altre sorgenti mobili e macchinari".

In base alla classificazione *Corinair* le emissioni da aeroporti sono suddivise nelle seguenti attività:

- 080501 Traffico nazionale (cicli LTO - < 1000 m)
- 080502 Traffico internazionale (cicli LTO - < 1000 m)
- 080503 Traffico nazionale di crociera (> 1000 m)
- 080504 Traffico internazionale di crociera (> 1000 m)
- 080505 Mezzi di supporto a terra

Dall'inventario INEMAR sono state considerate come emissioni aeroportuali solo quelle relative alle attività:

- 080501 Traffico nazionale (cicli LTO - < 1000 m)
- 080502 Traffico internazionale (cicli LTO - < 1000 m)
- 080505 Mezzi di supporto a terra

Non essendo state considerate le emissioni relative a:

- 080503 Traffico nazionale di crociera (> 1000 m)
- 080504 Traffico internazionale di crociera (> 1000 m)

Inoltre anche tutto il traffico da e per Malpensa è stato attribuito al Macrosettore 7 "Trasporto su strada" e considerato a carico totale dei Comuni.

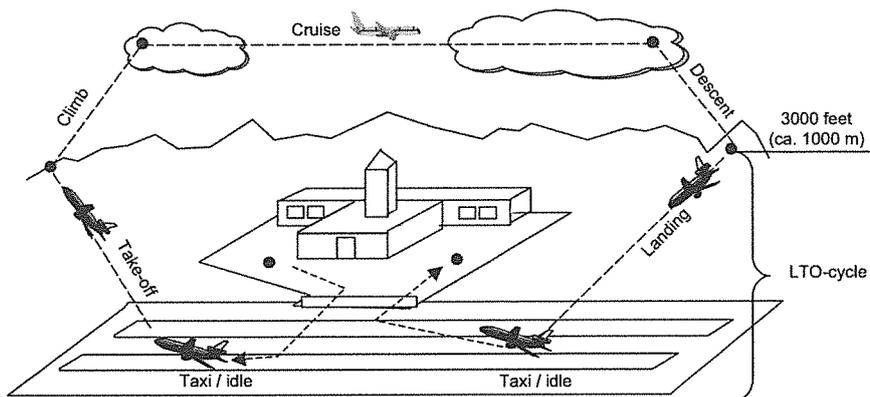
Il ciclo LTO

Com'è noto, il ciclo LTO è considerato avvenga entro i 1000 metri dal suolo.

Un ciclo LTO è suddiviso in cinque fasi:

- *Approach*: misurato dal momento in cui l'aereo entra nella "zona di mescolamento" al momento dell'atterraggio;
- *Taxi/idle in*: tempo trascorso dopo l'atterraggio fino a quando l'aereo è parcheggiato e i motori sono spenti;
- *Taxi/idle out*: periodo che intercorre tra l'avvio del motore e il decollo;
- *Take off*: corrisponde alla fase di regolazione finché l'aereo raggiunge i 150-300 m. di quota;
- *Climb out*: periodo successivo al decollo che termina quando l'aereo supera la zona di mescolamento.

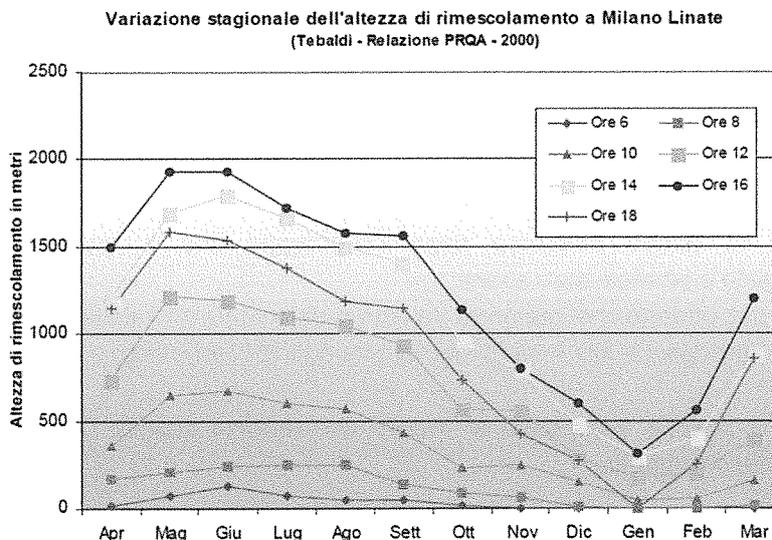
Ciascuna di queste fasi è caratterizzata da una propria durata (Time in Mode – TIM) e da un certo regime di spinta dei motori degli aerei, di conseguenza per ognuna di esse e per specifica tipologia di aereo è previsto un fattore di emissione caratteristico (per NO_x, HC, CO, CO₂, SO₂, PTS).



È inoltre previsto un algoritmo per la stima delle emissioni dei mezzi di supporto a terra (*Ground Support Equipment – GSE*) ricadenti nell'attività 8.5.5.

Le aree prese in considerazione nelle nostre Osservazioni e anche da SEA nello Studio Impatto Ambientale e nelle successive Integrazioni **sono interessate anche dalle attività di crociera** che, come si vedrà, hanno una notevole incidenza sulle emissioni d'inquinanti.

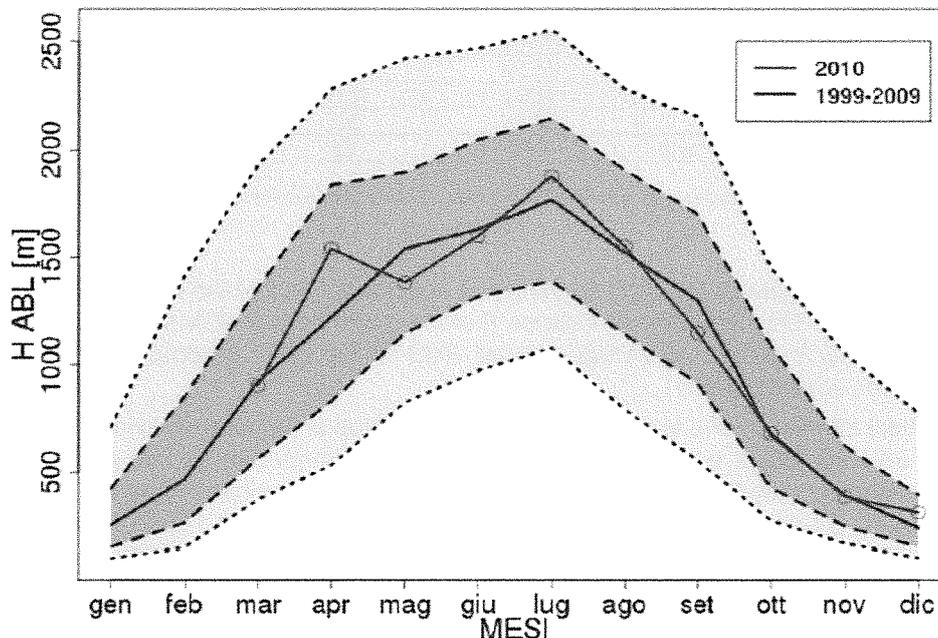
E' noto, infatti, che la "zona di mescolamento" varia in funzione della stagione e nell'arco della giornata, arrivando a quote ben superiori ai 1000 metri.



Andamento stagionale dell'altezza di rimescolamento secondo le misure dei palloni sonda a Milano Linate
– Dati prof. Tebaldi – Relazione per PRQA 2000

Dalla Relazione:

SINTESI CLIMATICA DEL 2010 IN LOMBARDIA Servizio Meteorologico Regionale di ARPA Lombardia



Stima dell'Altezza dell'ABL (*Atmospheric Boundary Layer* – altezza di rimescolamento) -ore 12 k- media mensile a partire dai radiosondaggi di Milano Linate delle ore 12 UTC ottenuta applicando la metodologia *simple parcel method* [1,2] e solo per ABL convettivi.

La linea rossa rappresenta la mediana della distribuzione ottenuta considerando le osservazioni rilevate nel solo 2010. La linea nera e continua rappresenta la mediana della distribuzione che si ottiene considerando il periodo dal 2002 al 2009. Le linee tratteggiate più marcate delimitano l'area grigioscuro compresa fra il 25-esimo e il 75-esimo percentile ottenuti considerando il periodo dal 2002 al 2009. Le linee tratteggiate più sottili delimitano l'area grigio-chiara compresa fra il 10-imo e il 90-esimo percentile ottenuti considerando il periodo dal 2002 al 2009.

Metodologia CORINAIR “The Atmospheric Emission Inventory for Europe”

La metodologia di valutazione delle emissioni degli aeromobili si basa su una specifica procedura definita dall'ICAO (*International Civil Aviation Organization*), riferita a un ciclo standard di atterraggio-decollo (LTO, *Landing-Take Off cycle*). La stessa procedura è stata adottata dall'agenzia europea per l'ambiente nell'elaborazione dell'inventario europeo delle emissioni atmosferiche CORINAIR. Per i calcoli dell'inventario di emissioni europeo, sono stati utilizzati specifici fattori di emissione (espressi in termini di massa d'inquinante emesso per unità di combustibile), relativi alla condizione di spinta massima del motore, ricavati da misure sperimentali al banco sui diversi modelli di motori.

Un ciclo standard di atterraggio-decollo è suddiviso in quattro fasi, avente ciascuna una precisa durata e un determinato consumo di carburante in funzione della potenza erogata e del tipo di motore montato sull'aereo in oggetto.

Per queste quattro fasi del ciclo LTO standard, i fattori di emissione sono espressi come 'percentuale dell'emissione' corrispondente a quella di massima spinta.

Fase	Potenza erogata	Durata ICAO (minuti)	Durata EPA (minuti)
Decollo	100 %	0,7	0,7
Salita	85 %	2	2,2
Discesa	N.D.	N.D.	N.D.
Atterraggio	30 %	3,5	4
Movimento a terra	7%	26	variabile

Tabella - Potenza erogata e durata delle fasi del ciclo standard LTO indicate dall'ICAO e dall'EPA.

Il testo della metodologia CORINAIR aggiunge: 'A substantial part of the fuel consumption takes place outside the LTO-cycle. Studies indicate that the major part of NO_x (60-80%), and for SO₂ and CO₂ (80-90%) is emitted at altitudes above 1000 m. For CO it is about 50% and for VOC it is about 20-40% (Olivier, 1991)'.

Studi scientifici affermano che la maggior parte dei consumi di carburante avviene al di fuori del ciclo standard LTO (cui si è accennato in precedenza) e comprende le fasi più importanti per valutare eventuali impatti locali al suolo dovuti alle emissioni d'inquinanti in atmosfera.

Da questi studi, infatti, risulta che il 60-80% degli ossidi di azoto e l'80-90% del biossido di carbonio e dell'anidride solforosa sono emessi sopra i 1000 metri di altitudine. Per quanto riguarda il monossido di carbonio, pare che venga emesso al 50% sopra i 1000 metri e si indica il 20-40% dei composti organici volatili (fra cui il benzene e i BTX).

Qui di seguito riportiamo un profilo di composizione dell'emissione in termini di Composti Organici Volatili (COV) da parte del motore di un jet durante un ciclo LTO standard, per l'aviazione generale e commerciale.

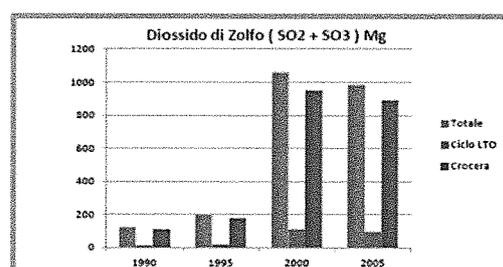
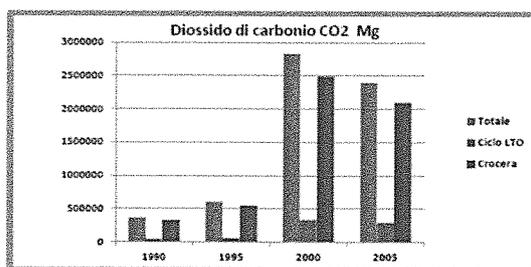
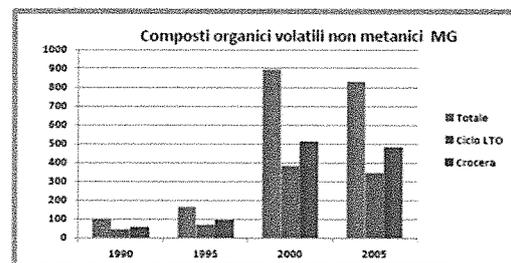
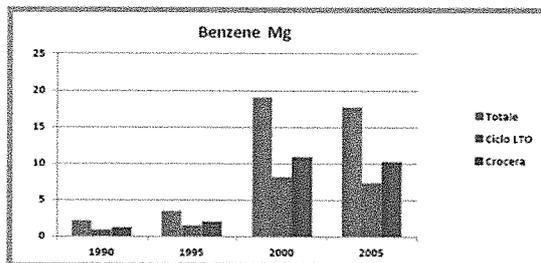
Compound in VOC profile	Percentage of total VOC (weight)	
	Commercial aircraft	General aviation
Ethylene	17.4	15.5
Formaldehyde	15.0	14.1
C ₂ H ₁₂ O ₂ Si ₃	9.1	11.8
Methane	9.6	11.0
Propene	5.2	4.6
Acetaldehyde	4.6	4.3
C ₈ H ₂₄ O ₄ Si ₄	2.9	4.2
Ethyne	4.2	3.7
Acetone	2.4	2.9
Glyoxal	2.5	2.5
Acrolein	2.3	2.1
Butene	2.0	1.8
Benzene	1.9	1.8
1,3-butadiene	1.8	1.6
Methyl glyoxal	2.0	1.8
n-dodecane	1.1	1.2
Butyraldehyde	1.2	1.2
Others	< 1	< 1
Total	100.0	100.0

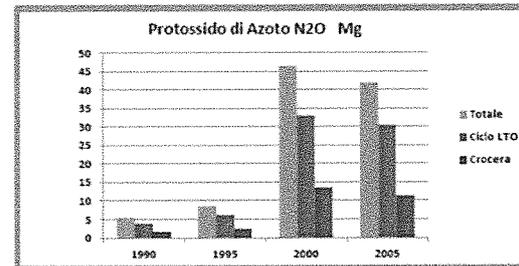
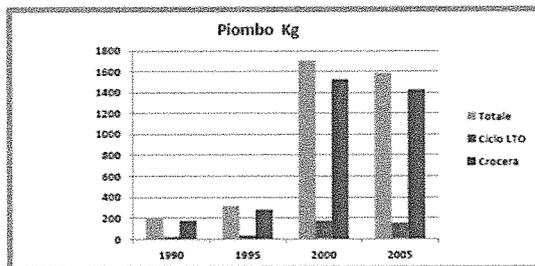
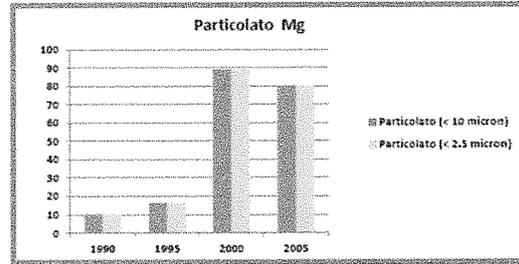
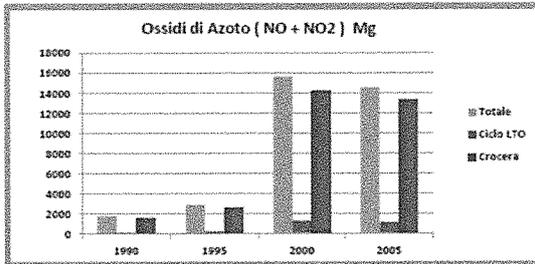
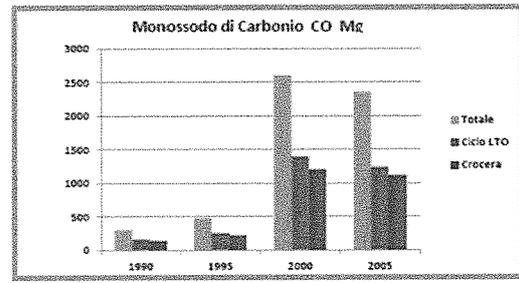
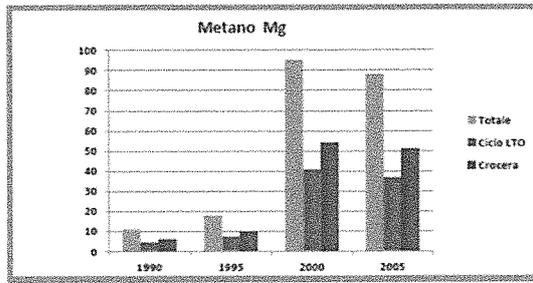
Tabella: "The VOC profile for a jet engine based on an average LTO cycle for commercial and general aviation" (da: Shareef et al., 1988).

A riprova di quanto affermato, si riporta la sintesi delle emissioni di Malpensa per gli anni 1990 – 1995 – 2000 – 2005 ricavati dall'**inventario SINAnet** (Rete del sistema Informativo Nazionale Ambientale) del sito ISPRA (Istituto Superiore per la Protezione e Ricerca Ambientale).

Sono state considerate solo le Emissioni riferite alla provincia di Varese e sono le uniche statistiche che **comprendono oltre alle emissioni dei mezzi di supporto a terra e del ciclo LTO anche le emissioni di crociera**. Le emissioni dei mezzi di supporto a terra sono state da noi considerate nel ciclo LTO.

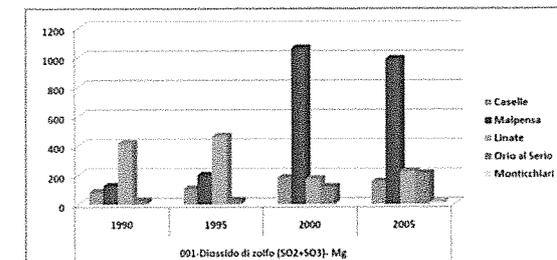
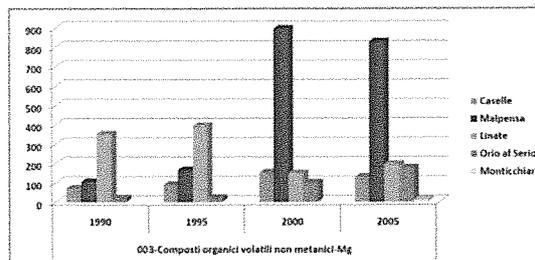
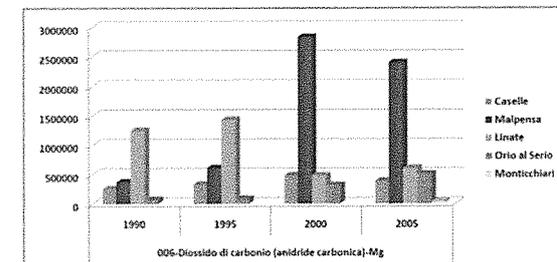
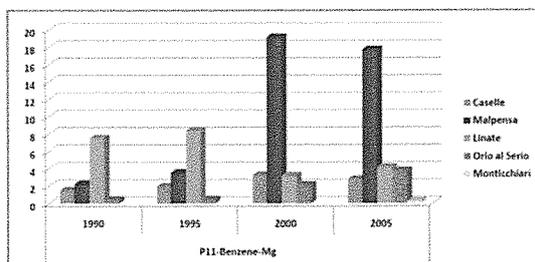
TABELLA TOTALI INQUINANTI AEROPORTO MALPENSA - Provincia di Varese						
Ambito Emissioni	CONTAMINANTE		1990	1995	2000	2005
Totale	Benzene	Mg	2,2312	3,5502	19,1339	17,7150
Ciclo LTO	Benzene	Mg	0,9592	1,5067	8,1910	7,3983
Crociera	Benzene	Mg	1,2720	2,0435	10,9428	10,3167
Totale	Composti organici volatili non metanici	Mg	104,5541	166,3620	896,6198	830,1306
Ciclo LTO	Composti organici volatili non metanici	Mg	44,9468	70,6038	383,8354	346,6877
Crociera	Composti organici volatili non metanici	Mg	59,6073	95,7582	512,7843	483,4429
Totale	Diossido di carbonio (anidride carbonica)	Mg	372156,4906	610917,8752	2832308,6598	2397207,9085
Ciclo LTO	Diossido di carbonio (anidride carbonica)	Mg	40595,7534	61883,5851	241443,6332	297064,1058
Crociera	Diossido di carbonio (anidride carbonica)	Mg	331560,7371	549034,2900	2490865,0266	2100143,8027
Totale	Diossido di zolfo (SO2+SO3)	Mg	123,7736	197,3966	1062,2402	987,7783
Ciclo LTO	Diossido di zolfo (SO2+SO3)	Mg	12,9134	19,9311	109,6531	95,6648
Crociera	Diossido di zolfo (SO2+SO3)	Mg	110,8602	177,4656	952,5871	892,1136
Totale	Metano	Mg	11,1091	17,6668	95,2163	88,1555
Ciclo LTO	Metano	Mg	4,7731	7,4977	40,7613	36,8164
Crociera	Metano	Mg	6,3300	10,1690	54,4550	51,3391
Totale	Monossido di carbonio	Mg	305,3652	480,0667	2608,4380	2359,7115
Ciclo LTO	Monossido di carbonio	Mg	164,1877	255,3686	1397,6385	1238,1050
Crociera	Monossido di carbonio	Mg	141,1774	224,6980	1210,7995	1121,6065
Totale	Ossidi di azoto (NO+NO2)	Mg	1822,5795	2909,0195	15647,3056	14581,1632
Ciclo LTO	Ossidi di azoto (NO+NO2)	Mg	158,9960	245,5118	1350,2990	1179,1052
Crociera	Ossidi di azoto (NO+NO2)	Mg	1663,5835	2664,4077	14297,0066	13402,0580
Totale	Particolato (< 10 micron)	Mg	10,4467	16,3792	89,1581	80,2353
Totale	Particolato (< 2,5 micron)	Mg	10,4467	16,3792	89,1581	80,2353
Totale	Piombo	kg	198,4492	316,4229	1702,9954	1582,9737
Ciclo LTO	Piombo	kg	20,8955	32,1941	177,3320	154,1648
Crociera	Piombo	kg	177,5537	284,2288	1525,6633	1428,8089
Totale	Protossido di azoto (N2O)	Mg	5,4410	8,5908	46,4365	41,7892
Ciclo LTO	Protossido di azoto (N2O)	Mg	3,8492	6,1109	31,9852	30,4073
Crociera	Protossido di azoto (N2O)	Mg	1,5918	2,4200	14,4513	11,3819

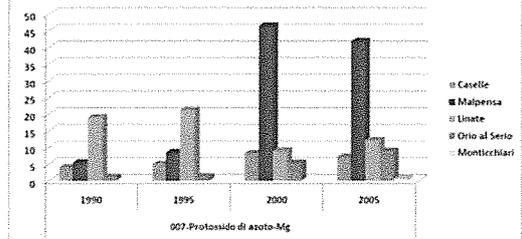
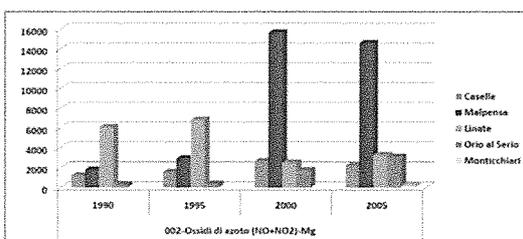
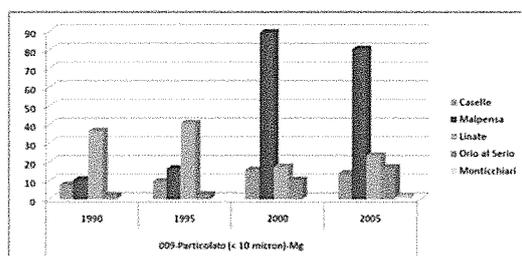
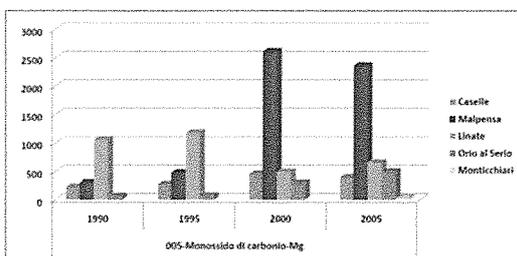
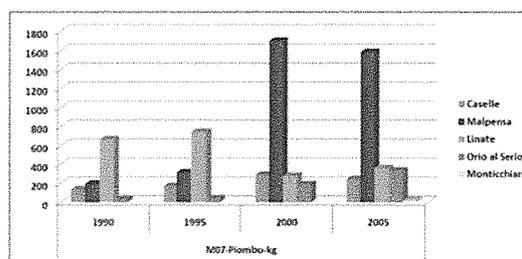
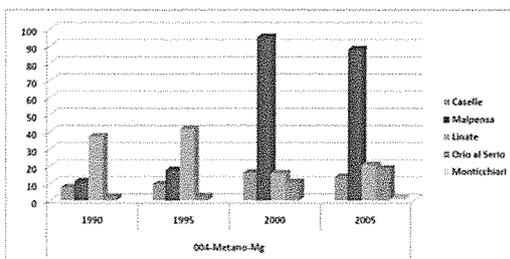




Questi dati (Mg = tonnellate) dimostrano la notevole incidenza delle emissioni di crociera, che NON sono considerate nell'inventario INEMAR. Dimostrano anche come l'avvio di Malpensa 2000 abbia notevolmente inciso sull'Ambiente interessato.

Dalla stessa fonte si riportano, riferite agli stessi periodi, le emissioni complessive (ciclo LTO, mezzi di supporto a terra, emissioni di crociera) attribuite a Caselle, Malpensa, Linate, Orio al Serio e Montichiari. Questo a ulteriore dimostrazione di quanto Malpensa impatti sul territorio.





Di seguito riportiamo i dati del rapporto ENAC riferiti agli anni dal 1998 al 2007. I dati che si riferiscono ai movimenti (anche se non sono i soli a determinare le emissioni) possono dare una chiave di lettura per quanto in precedenza esposto.

MILANO Malpensa

Traffico commerciale (arrivi + partenze)

Anno	Movimenti (Numero)	Variazione anno prec. (%)	Passeggeri (numero)	Variazione anno prec. (%)	Cargo (Tonnellate)	Variazione anno prec. (%)
1998	73.443	95,47	5.533.129	58,66	168.958	37,04
1999	223.348	204,11	16.877.563	205,03	249.256	47,53
2000	252.402	13,01	20.532.286	21,65	300.162	20,42
2001	236.147	-6,44	18.521.003	-9,80	289.279	-3,63
2002	212.210	-10,14	17.348.296	-6,33	293.914	1,60
2003	213.554	0,63	17.514.720	0,96	319.513	8,71
2004	214.357	0,38	18.421.598	5,18	361.237	13,06
2005	227.718	6,23	19.499.158	5,85	384.753	6,51
2006	247.456	8,67	21.621.236	10,88	419.130	8,93
2007	263.584	6,52	23.717.177	9,69	486.670	16,11

La variazione dall'anno 1998 è dovuta all'apertura il 05/10/1998 di Malpensa 2000.

MILANO Linate

Traffico commerciale (arrivi + partenze)

Anno	Movimenti (Numero)	Variazione anno prec. (%)	Passeggeri (numero)	Variazione anno prec. (%)	Cargo (Tonnellate)	Variazione anno prec. (%)
1998	163.387	-5,81	13.631.878	-4,62	63.115	-16,48
1999	78.518	-51,94	6.664.405	-51,11	33.844	-46,38
2000	73.879	-5,91	5.985.697	-10,18	18.108	-46,50
2001	90.815	22,92	7.073.128	18,17	23.933	32,17
2002	86.588	-4,65	7.814.260	10,48	22.932	-4,18
2003	93.824	8,36	8.755.971	12,05	24.551	7,06
2004	94.524	0,75	8.944.991	2,16	25.634	4,41
2005	93.942	-0,62	9.085.999	1,58	25.345	-1,13
2006	100.113	6,57	9.693.156	6,68	27.469	8,38
2007	100.467	0,35	9.924.558	2,39	23.494	-14,47

La variazione dall'anno 1998 è dovuta all'apertura il 05/10/1998 di Malpensa 2000.

BERGAMO Orio al Serio

Traffico commerciale (arrivi + partenze)

Anno	Movimenti (Numero)	Variazione anno prec. (%)	Passeggeri (numero)	Variazione anno prec. (%)	Cargo (Tonnellate)	Variazione anno prec. (%)
1998	18.016	10,39	581.060	21,35	75.375	29,86
1999	31.192	73,13	1.116.762	92,19	88.023	16,78
2000	35.621	14,20	1.168.296	4,61	98.623	12,04
2001	33.730	-5,31	1.046.454	-10,43	94.808	-3,87
2002	29.144	-13,60	1.287.059	22,99	113.500	19,72
2003	44.170	51,56	2.822.746	119,32	127.953	12,73
2004	43.130	-2,35	3.312.550	17,35	129.652	1,33
2005	47.820	10,87	4.291.239	29,54	135.105	4,21
2006	53.741	12,38	5.226.340	21,79	139.518	3,27
2007	58.613	9,07	5.720.481	9,45	133.941	-4,00

BRESCIA Montichiari

Traffico commerciale (arrivi + partenze)

Anno	Movimenti (Numero)	Variazione anno prec. (%)	Passeggeri (numero)	Variazione anno prec. (%)	Cargo (Tonnellate)	Variazione anno prec. (%)
1998	-	-	-	-	-	-
1999	5.290	-	271.011	-	129	n.s.
2000	4.043	-23,57	162.843	-39,91	-	-
2001	4.156	2,79	267.735	64,41	-	-
2002	4.757	14,46	292.796	9,36	758	n.s.
2003	5.495	15,51	266.781	-8,89	362	-52,24
2004	4.747	-13,61	339.034	27,08	850	134,80
2005	3.700	-22,06	400.015	17,99	20253	n.s.
2006	2.461	-33,49	225.470	-43,63	23.397	15,52
2007	7.268	195,33	184.530	-18,16	46.981	100,80

n.s.: variazione non significativa in quanto prende in esame o un valore troppo basso (movim<100; pax<1.000; cargo<100 tonn.), oppure un anno è negativo o con valori anomali.

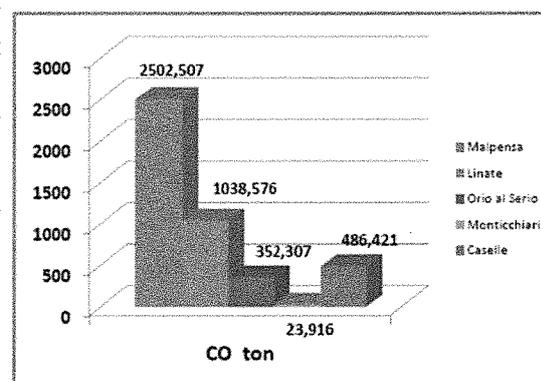
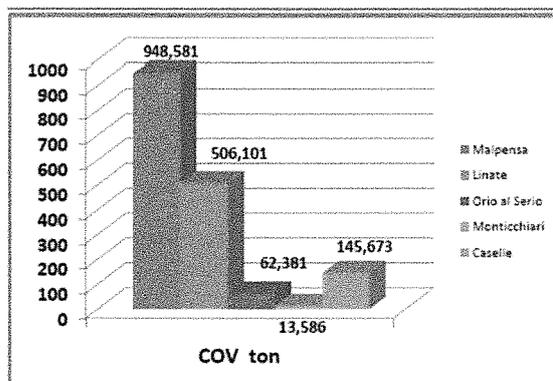
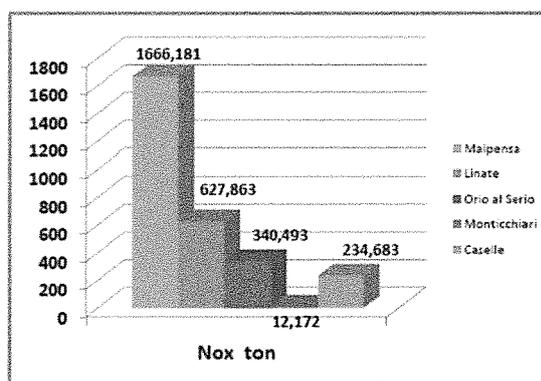
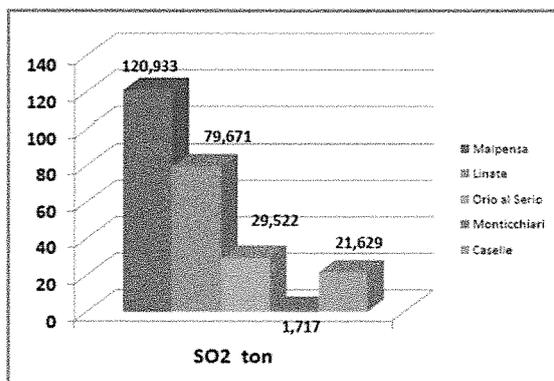
Su Brescia Montichiari aperto al traffico commerciale nel 1999, è stato dirottato il traffico di Verona chiuso per lavori dal 16/03/1999 al 04/05/1999.

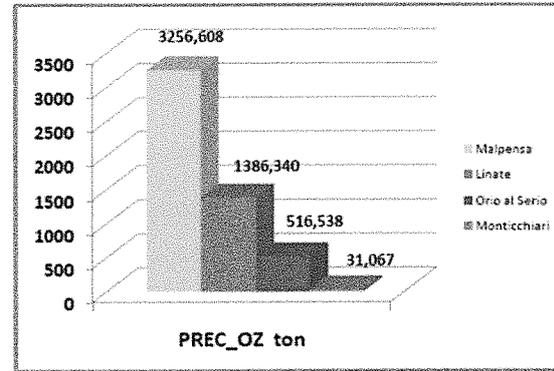
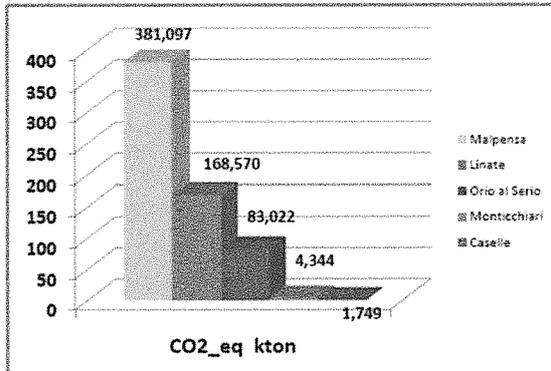
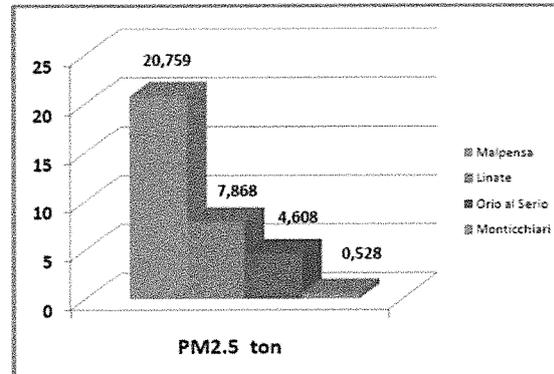
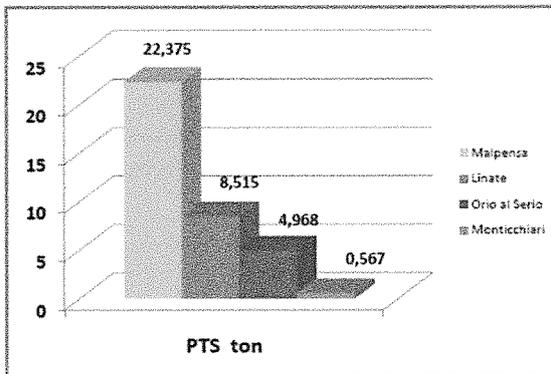
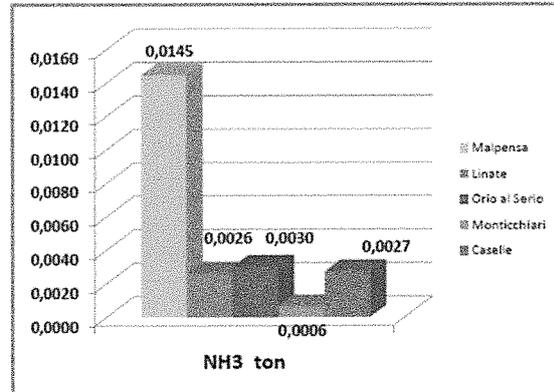
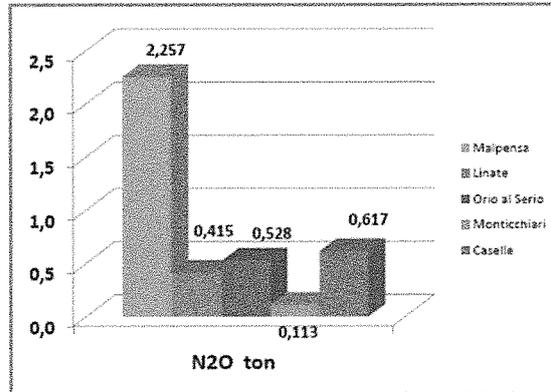
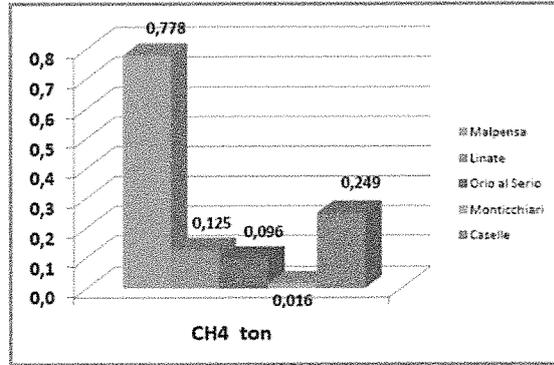
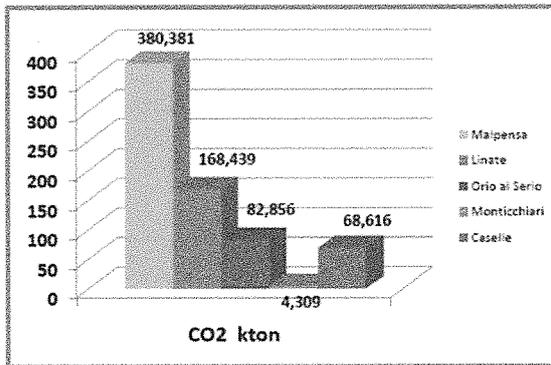
Aumento cargo dovuto ad inizio attività novembre 2004 del vettore Ocean Airlines con base a Brescia Montichiari.

INEMAR degli stessi aeroporti riferiti all'anno 2007

Si ricorda che, poiché INEMAR non considera le emissioni di crociera ma solo il ciclo LTO e i mezzi di supporto a terra, i valori assoluti totali di queste tabelle sono molto diversi da quelli delle Tabelle precedenti SINANet.

Dati INEMAR 2007 Aeroporti															
Non sono stati considerati gli inquinanti derivati dal traffico automobilistico e dal trasporto su gomma delle merci in arrivo e in partenza da Malpensa															
I dati di emissione sono espressi tutti in tonnellate/anno con le sole eccezioni di CO ₂ , CO ₂ eq e sostanze acidificanti che sono invece espresse in chilotonnellate/anno.															
Nome provincia	Codice attività	SO ₂	NO _x	CO _v	CH ₄	CO	CO ₂	N ₂ O	NH ₃	PM ₁₀	PTS	PM _{2.5}	CO ₂ eq	SOST_AC	PREC_OZ
Malpensa															
Varese	1	18,46303	236,56559	95,13878	0	275,1553	57,33925	0	0	2,55209	2,55209	2,3478	57,33955	5,71992	414,01588
Varese	2	102,27226	1334,2283	832,67962	0	1914,051	316,83311	0	0	11,53499	11,53499	10,61152	316,83311	32,20214	2670,9848
Varese	5	0,19731	95,38693	20,76269	0,77826	313,29026	6,20806	2,25731	0,01446	8,28747	8,28747	7,79924	6,92417	2,08073	171,60737
Totale		120,93362	1666,1865	948,58109	0,77826	2802,5066	380,35072	2,25731	0,01446	22,37485	22,37485	20,78866	381,09683	40,08279	3286,6083
Linate															
Milano	1	53,46716	412,16886	261,27478	0	591,86044	112,27239	0	0	4,552	4,552	4,18741	112,27239	16,63008	829,15224
Milano	2	26,16904	198,33293	241,25042	0	400,39007	55,05901	0	0	2,3856	2,3856	2,19455	55,05901	5,12954	527,25957
Milano	5	0,03522	17,42185	3,57609	0,1247	46,32517	1,10756	0,41469	0,0026	1,57785	1,57785	1,45596	1,23873	0,38	29,9279
Totale		79,67142	627,86339	506,10129	0,1247	1038,5757	168,43896	0,41469	0,0026	8,51445	8,51445	7,86792	168,57013	16,13962	1386,3397
Orio al Serio															
Bergamo	1	5,70314	67,61728	19,84884	0	71,22353	16,10413	0	0	0,58613	0,58613	0,53915	16,10413	1,64823	110,1765
Bergamo	2	23,77809	251,00808	39,50282	0	261,6604	65,47928	0	0	2,45865	2,45865	2,26171	65,47928	6,19999	374,51533
Bergamo	5	0,04052	21,86813	3,02905	0,09612	19,42332	1,27291	0,52844	0,00301	1,92288	1,92288	1,8067	1,43873	0,47689	31,84608
Totale		29,52175	348,49349	62,38071	0,09612	352,30725	82,85632	0,52844	0,00301	4,96766	4,96766	4,60766	83,02216	8,32688	516,53791
Monticchiari															
Brescia	1	0,86283	3,20396	6,84496	0	11,28509	1,82913	0	0	0,1286	0,1286	0,11836	1,82913	0,0966	11,99405
Brescia	2	0,84628	4,33649	6,27319	0	11,56965	2,22146	0	0	0,06411	0,06411	0,05903	2,22146	0,12072	12,83538
Brescia	5	0,00823	4,63247	0,4683	0,01608	1,07003	0,25843	0,11259	0,00084	0,37417	0,37417	0,35006	0,29369	0,101	6,23784
Totale		1,71734	12,17281	13,58645	0,01608	23,91577	4,30904	0,11259	0,00084	0,56688	0,56688	0,52825	4,34428	0,31832	31,06727
Caselle															
Torino	5	0,33894	26,41284	6,22186	0,24941	115,35807	1,55204	0,61722	0,00372	2,08563				1,74863	
Torino	1, 2	21,28992	208,17009	139,45103		371,06249	67,08372			3,26556					
Totale		21,62886	234,68293	145,67289	0,24941	486,42056	68,63776	0,61722	0,00372	5,35121				1,74863	





Avendo riportato i dati delle emissioni utilizzando in alcuni casi SINAnet e in altri INEMAR, i dati possono non essere perfettamente allineati. Ciò è dovuto all'utilizzo di fonti diverse per le elaborazioni.

Comunque l'ordine di grandezza per i vari inquinanti riferito al ciclo LTO e ai mezzi di supporto a terra non differisce sostanzialmente fra le due fonti considerate.

AMBITO D'INCIDENZA DELLE EMISSIONI DI MALPENSA LOMBARDIA E PIEMONTE

Per un confronto con dati più recenti, dopo aver definito l'ambito considerato, si allega la seguente tabella IREA (*Inventario Regionale Emissioni in Atmosfera*) – Provincia di Novara - relativa all'anno 2007, con i dati delle emissioni totali per macro settore e rispettivamente le percentuali di emissioni sul totale.

E' evidente che l'ambito in cui sono più rilevanti le incidenze delle emissioni Malpensa sono quelle limitrofe all'aeroporto e interessate dalle rotte di decollo.

I Comuni Piemontesi interessati sono i seguenti:

Comuni del Piemonte considerati		
Comune	Superficie Km2	Popolazione
Castelletto Sopra Ticino	14,61	10259
Varallo Pombia	13,58	4999
Pombia	12,00	2174
Marano	7,84	1572
Oleggio	37,80	13616
Borgo Ticino	13,27	4872
Divignano	5,42	1472
Bellinzago Novarese	39,36	9258
TOTALE	143,88	48.222

I Comuni Lombardi interessati sono i seguenti:

Comuni della Lombardia considerati		
Comune	Superficie Km2	Popolazione
Cardano Al Campo	9,38	14542
Casorate Sempione	6,89	5747
Ferno	8,51	6876
Lonate Pozzolo	29,12	12059
Samarate	15,98	16362
Somma Lombardo	30,54	17437
Vizzola Ticino	7,91	586
Vergiate	21,61	9014
Sesto Calende	23,89	10830
Golasecca	7,43	2694
Arsago Seprio	10,35	4886
TOTALE	171,61	101.033

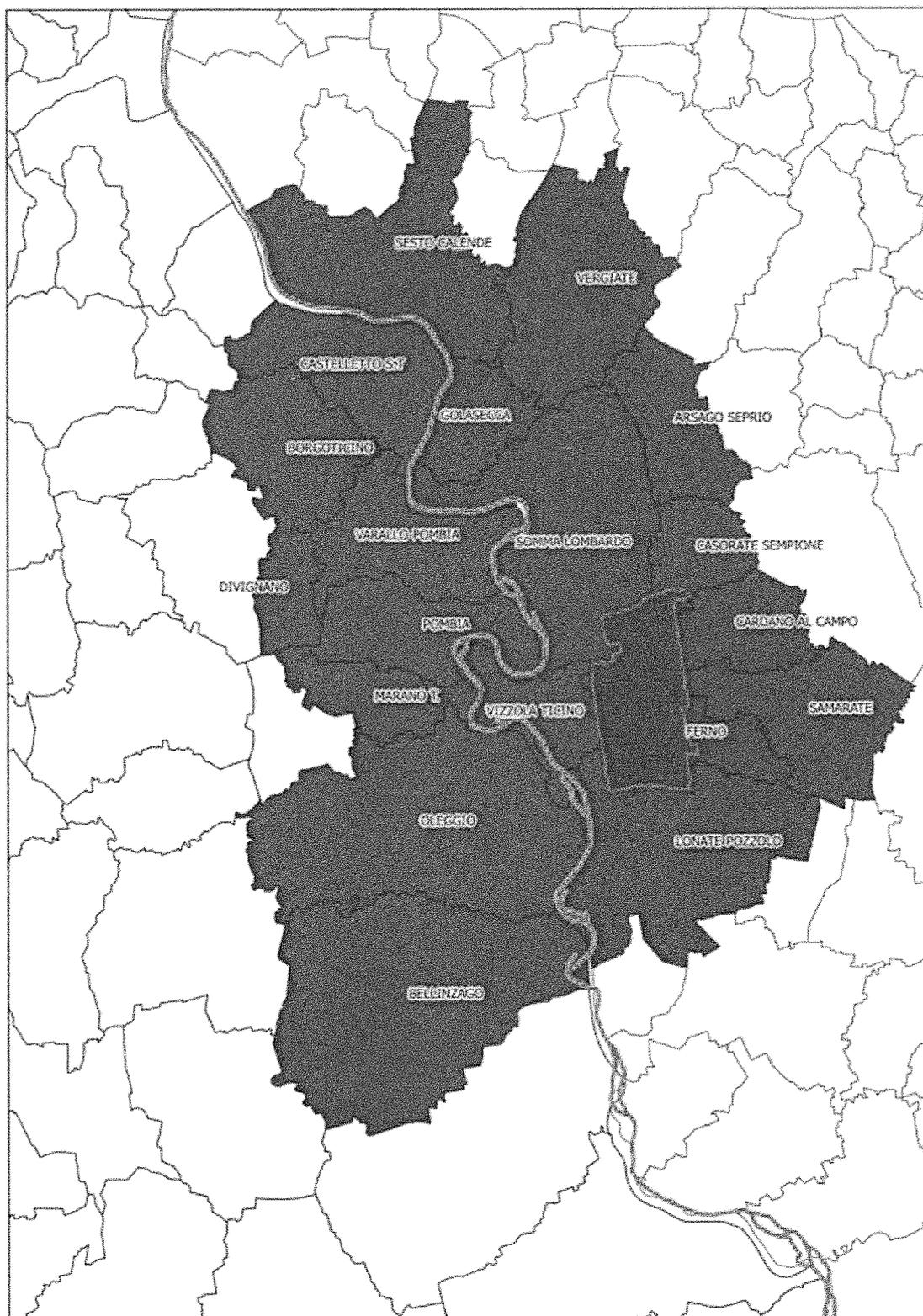
Il totale della popolazione e la superficie interessata dall'impatto maggiore sono perciò espresse dalla seguente tabella:

Totale	
Superficie Km2	Popolazione
315,49	149.255

Ripetiamo che **questi dati sono riferiti ai territori in cui l'impatto di Malpensa è maggiore. Malpensa comunque influisce in modo rilevante anche in zone più lontane.**

La cartina rappresenta l'area certamente interessata all'inquinamento atmosferico di Malpensa.

Area interessata dalle nostre valutazioni



INVENTARIO REGIONALE EMISSIONI IN ATMOSFERA 2007 - AREA Piemonte										
Provincia di Novara Totale emissioni per comune										
ISTAT	COMUNE	CH4 (t)	CO (t)	CO2 (Mt)	N2O (t)	NH3 (t)	NMVOC (t)	NOx (come NO2) (t)	PM10 (t)	SO2 (t)
003025	BORGIO TICINO	48,55	129,29	19,83	1,55	7,48	94,29	49,84	9,33	4,51
003043	CASTELLETO SOPRA TICINO	138,44	264,52	44,53	2,77	16,41	175,13	91,75	17,07	10,04
003060	DVIGNANO	29,07	44,31	4,20	1,35	11,00	29,50	11,50	3,37	0,54
003091	MARANO TICINO	87,76	83,97	37,19	3,22	23,87	49,09	74,54	7,94	5,10
003108	OLEGGIO	452,81	949,97	55,73	16,57	158,34	203,37	129,09	28,09	12,73
003121	POMBIA	36,53	59,77	10,23	1,54	15,73	69,32	22,50	4,56	2,70
003154	VARALLO POMBIA	54,44	151,89	21,59	0,87	9,13	99,40	40,73	12,01	5,30
003016	BELLINZAGO NOVARESE	344,48	242,21	35,80	5,72	52,07	142,99	88,26	18,33	7,12
	PROVINCIA DI NOVARA	1169	1266	229	37	293	891	598	99	48

Valori calcolati		
CO2_eq (Mt)	SOST_AC(t)	PREC_O2 (t)
21,33	5,82	169,74
48,24	1,29	318,07
6,20	0,75	48,98
39,81	1,64	146,90
70,38	9,08	405,61
11,56	1,05	100,59
22,90	0,72	166,59
45,54	3,53	262,13
295	29	1641

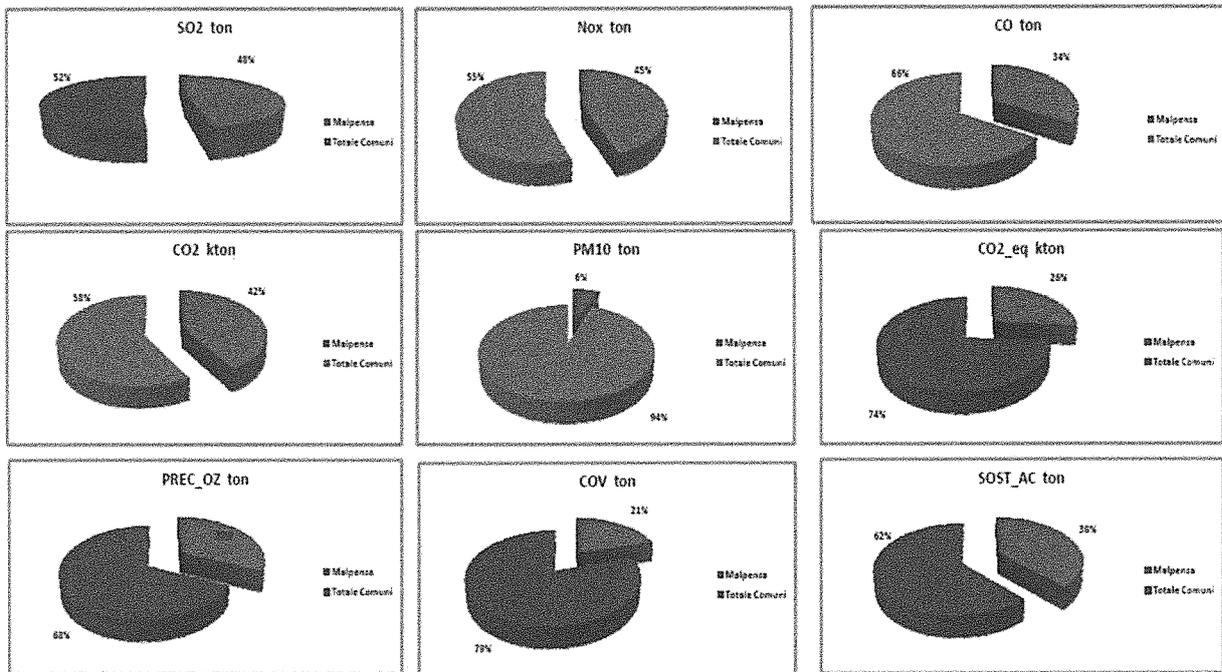
Dati INEMAR 2007 Lombardia																
Non sono stati considerati gli inquinanti derivati dal traffico automobilistico e del trasporto su gomma delle merci in arrivo e in partenza da Malpensa I dati riguardanti Malpensa Energia Srl sono tratti dall'Inventario INES-EPER riferito all'anno 2006 I dati di emissione sono espressi tutti in tonnellate/anno con le sole eccezioni di CO2, CO2eq e sostanze acidificanti che sono invece espresse in chilotonnellate/anno.																
Comuni a cui vengono attribuite le emissioni aeroportuali																
Stat comune	Nome comune	Settore	SO2	NOx	COV	CH4	CO	CO2	N2O	NH3	PM10	PTS	PM2,5	CO2 eq	SOST AC	PREC O2
12032	CARDANO AL CAMPO	Traffico aereo	9,30	121,29	71,35	0,00	188,29	29,82	0,00	0,00	1,08	1,08	1,00	29,82	2,33	237,62
12039	CASORATE SEMPIONE	Traffico aereo	9,51	171,49	97,59	0,00	128,09	30,52	0,00	0,00	1,12	1,12	1,03	30,52	4,03	281,27
12048	FERNO	Traffico aereo	33,16	420,13	156,75	0,00	615,29	102,54	0,00	0,00	3,68	3,68	3,57	102,54	10,17	839,07
12050	LONATE POZZOLO	Traffico aereo	24,24	156,00	247,28	0,00	814,38	74,11	0,00	0,00	2,58	2,58	2,89	74,11	4,14	658,18
12118	SAMARATE	Traffico aereo	5,13	80,64	41,79	0,00	99,63	15,97	0,00	0,00	0,60	0,60	0,55	15,97	1,49	126,75
12120	SOMMA LOMBARDO	Traffico aereo	39,29	641,29	249,72	0,00	993,49	122,01	0,00	0,00	4,93	4,93	4,19	122,01	16,17	1094,94
12123	SOMMA LOMBARDO	Traffico aereo	9,00	3,57	0,25	0,48	297,43	5,99	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,99	1,01	0,58
12123	SOMMA LOMBARDO	Traffico aereo	0,17	91,62	11,51	0,32	25,85	5,22	2,23	0,01	6,29	6,29	7,80	5,81	2,00	128,38
	Malpensa Energia Srl	Cooperazione		83,70			153,06									
		TOTALE	120,93	1749,89	948,58	0,78	2982,51	533,94	2,26	0,01	22,31	22,31	20,76	391,10	40,88	3296,61

Totale emissioni attribuite ai Comuni dell'area considerata emissioni aeroportuali comprese																
Stat comune	Nome comune	Settore	SO2	NOx	COV	CH4	CO	CO2	N2O	NH3	PM10	PTS	PM2,5	CO2 eq	SOST AC	PREC O2
12032	CARDANO AL CAMPO	Tutti	12,60	278,84	338,21	154,88	920,87	99,29	4,37	4,08	21,43	24,03	10,03	6,74	3,38	738,04
12039	CASORATE SEMPIONE	Tutti	11,73	245,24	120,45	59,08	321,63	43,95	1,62	3,24	13,92	13,41	10,60	32,16	5,06	518,18
12048	FERNO	Tutti	35,77	662,60	397,40	89,51	996,82	279,47	2,45	3,83	12,58	13,21	11,77	281,73	18,82	1260,09
12050	LONATE POZZOLO	Tutti	27,48	394,81	578,43	244,21	1117,59	117,17	13,08	5,73	54,54	58,82	33,23	127,76	7,32	1078,40
12118	SAMARATE	Tutti	9,23	214,88	403,49	168,00	805,56	76,72	5,93	6,60	25,78	26,60	23,69	63,85	6,38	728,49
12123	SOMMA LOMBARDO	Tutti	45,61	953,13	731,57	263,94	1498,74	216,03	6,93	11,61	48,58	52,42	40,80	239,26	23,53	2059,45
12140	VIZZOLA TICINO	Tutti	0,54	83,80	124,59	53,45	68,74	13,29	0,66	23,29	20,80	21,93	6,83	14,82	2,77	210,74
12138	VERGIATE	Tutti	49,79	259,67	414,70	332,88	451,09	77,19	6,92	9,13	43,46	50,16	34,47	160,23	7,89	827,98
12120	SESTO CALENDE	Tutti	7,72	200,70	389,28	138,51	418,29	72,43	7,18	17,72	24,22	27,59	21,61	78,70	5,65	622,89
12077	GOLASECCA	Tutti	1,19	52,11	84,58	78,38	107,02	13,31	1,85	6,05	7,62	8,40	5,93	15,75	1,53	161,00
12028	ARSIZIO SEPRIO	Tutti	2,01	187,25	180,69	58,27	272,15	37,31	2,14	5,10	16,01	21,08	15,83	39,89	4,43	440,08
		TOTALE	263,42	3413,09	3736,58	4842,68	6169,22	1833,77	54,94	96,34	289,19	317,16	213,24	1179,43	86,22	9643,67

Totale emissioni attribuite ai Comuni dell'area considerata emissioni aeroportuali escluse																
Stat comune	Nome comune	Settore	SO2	NOx	COV	CH4	CO	CO2	N2O	NH3	PM10	PTS	PM2,5	CO2 eq	SOST AC	PREC O2
12032	CARDANO AL CAMPO	Tutti meno aerei	3,20	157,37	268,87	194,88	302,59	67,41	4,37	4,90	20,34	22,94	17,95	74,20	3,61	600,23
12039	CASORATE SEMPIONE	Tutti meno aerei	1,97	74,04	124,53	59,08	193,51	23,16	1,62	3,24	10,60	12,29	9,57	25,35	1,88	238,01
12048	FERNO	Tutti meno aerei	2,97	232,43	187,68	89,51	261,42	175,54	2,45	3,83	8,66	9,33	8,20	178,90	6,36	420,09
12050	LONATE POZZOLO	Tutti meno aerei	3,42	148,61	331,17	244,21	503,20	43,08	13,08	5,73	51,66	63,64	20,59	63,66	3,67	571,25
12118	SAMARATE	Tutti meno aerei	3,60	154,04	361,70	165,00	492,76	60,85	5,93	6,60	25,19	27,60	23,40	67,68	3,68	601,76
12123	SOMMA LOMBARDO	Tutti meno aerei	6,18	216,62	481,09	263,16	590,00	89,62	6,07	11,60	35,90	39,82	28,70	99,33	5,53	793,61
	Già considerata nel traffico aereo	Malpensa Energia Srl		-83,70			-153,06									
12140	VIZZOLA TICINO	Tutti	0,54	83,80	124,59	53,45	68,74	13,29	0,66	23,29	20,80	21,93	6,83	14,82	2,77	210,74
12138	VERGIATE	Tutti	49,79	259,67	414,70	332,88	451,09	77,19	6,92	9,13	43,46	50,16	34,47	160,23	7,89	827,98
12120	SESTO CALENDE	Tutti	7,72	200,70	389,28	138,51	418,29	72,43	7,18	17,72	24,22	27,59	21,61	78,70	5,65	622,89
12077	GOLASECCA	Tutti	1,19	52,11	84,58	78,38	107,02	13,31	1,85	6,05	7,62	8,40	5,93	15,75	1,53	161,00
12028	ARSIZIO SEPRIO	Tutti	2,01	187,25	180,69	58,27	272,15	37,31	2,14	5,10	16,01	21,08	15,83	39,89	4,43	440,08
		TOTALE	32,48	1663,12	2738,00	4842,28	3657,71	329,33	32,69	96,32	288,78	294,78	192,49	799,33	86,22	5368,47

Confronti Emissioni Comuni Piemonte e Lombardia con emissioni Malpensa (il traffico stradale da e per Malpensa è considerato nelle emissioni dei Comuni)																
	Settore	SO2 ton	NOx ton	COV ton	CH4 ton	CO ton	CO2 kton	N2O ton	NH3 ton	PM10 ton	PTS ton	PM2,5 ton	CO2 eq kton	SOST AC ton	PREC O2 ton	
Malpensa		120,93	1749,89	948,58	0,78	2982,51	533,94	2,26	0,01	22,31	22,31	20,76	391,10	40,88	3296,61	
Comuni Lombardia	Tutti meno Malpensa	62,49	1863,12	2788,00	4842,28	3657,71	629,33	32,69	96,32	288,78	294,78	182,49	799,33	46,22	5368,47	
Comuni Piemonte		48,44	507,86	861,07	1186,87	1205,93	228,87	38,89	202,60	98,17			294,65	19,54	1.542,79	
Totale Comuni	Totale Comuni	131	2.271	3.649	5.911	4.964	744	99	289	360	294	192	1.693	69	7.927	

NB. Per le emissioni di COV riferite ai Comuni del Novarese sono stati considerati i NMVOC



E' da considerare che il traffico stradale da e per Malpensa è stato attribuito totalmente ai Comuni. E' comunque evidente il contributo importante che Malpensa ha sulle emissioni della zona, anche non considerando il trasporto su strada (passeggeri e merci) attribuibile all'attività aeroportuale.

Correlazione tra i dati rilevati dalle centraline sul territorio e le rotte del traffico aereo Osservazioni

Non è possibile indagare su eventuali effetti del traffico aereo in fase di decollo seguendo i medesimi ragionamenti fatti per il traffico veicolare, che è un tipico fenomeno che si svolge al livello del suolo.

Mettendo in relazione le principali rotte aeree di decollo da Malpensa con la distribuzione locale degli inquinanti al suolo, si osserva che nelle aree sottostanti gli assi principali delle rotte di decollo non si riscontrano valori di picco nelle concentrazioni.

Un confronto di questo tipo per indagare sul complesso fenomeno del traffico aereo in decollo è chiaramente molto approssimativo, poiché rimane da chiarire quanto sia fisicamente sensato pensare a una correlazione tra una rotta di decollo di un aeromobile e l'area immediatamente sottostante al livello del suolo come luogo dell'immediata ricaduta degli inquinanti dovuti alle emissioni durante il volo. Occorrerebbe un'analisi molto più dettagliata che tenga conto del fenomeno fisico completo, ossia della traiettoria di risalita verticale, della sua relazione con l'eventuale strato d'inversione termica e l'altezza di rimescolamento e con le condizioni meteorologiche generali che includano velocità e direzione (orizzontale e verticale) del vento, umidità, pioggia ecc. Il tutto per ciascun aeromobile e per ciascuna ora del giorno.

Sarebbe importante, invece, verificare quale sia il contributo dell'inquinamento di Malpensa sui valori di fondo della zona.

SEA ha utilizzato i rilevamenti delle centraline poste in prossimità delle rotte di decollo. E' evidente che i dati su cui SEA fonda la propria elaborazione sull'attuale e futuro inquinamento ambientale non sono indicativi dell'apporto d'inquinanti del traffico aereo nelle aree interessate.

Da “Approfondimenti Ambientali “ delle Integrazioni Volontarie SEA

Pag.44 (Approfondimenti Ambientali - Integrazioni Volontarie SEA)

Dati Emissivi Disaggregati a Livello Provinciale

Di seguito si riporta, per i principali macroinquinanti, il quadro emissivo delle due provincie analizzate (Provincia di Novara dati 2007, Provincia Varese dati 2008).

Nell'ambito di INEMAR la suddivisione delle sorgenti avviene per attività emissive secondo la classificazione SNAP (Selected Nomenclature for Air Pollution), che fa riferimento agli 11 macrosettori di seguito riportati relativi all'inventario delle emissioni in atmosfera CORINAIR (Coordination Information Air) dell'Agenzia Europea per l'Ambiente.

Tabella 5.3 Macrosettori Previsti dalla Classificazione SNAP

N.	Macrosettore
1	Combustione – energia e industria di trasformazione
2	Combustione non industriale
3	Combustione nell'industria
4	Processi produttivi
5	Estrazione e distribuzione di combustibili fossili, geotermia
6	Uso di solventi e altri prodotti
7	Trasporto su strada
8	Altre sorgenti mobili e macchinari
9	Trattamento e smaltimento rifiuti
10	Agricoltura
11	Altre sorgenti di emissione e assorbimento

Si precisa che il contributo emissivo legato al traffico aeroportuale è conteggiato all'interno del macro settore 8 “Altre sorgenti mobili e macchinari” il quale comprende anche altri comparti minoritari come industria (solo sorgenti mobili), agricoltura e silvicoltura.

Pag.46 (Approfondimenti Ambientali - Integrazioni Volontarie SEA)

Dati Emissivi Disaggregati a Livello Comunale

Di seguito si riporta, per i principali macroinquinanti, il quadro emissivo complessivo dei comuni considerati;

Castano Primo (MI)

Nosate (MI)

Robecchetto con Induno (MI)

Turbigo (MI)

Vanzaghelo (MI)

Arsago Seprio (VA)

Besnate (VA)

Cardano al Campo (VA)

Casorate Sempione (VA)

Ferno (VA)

Gallarate (VA)

Golasecca (VA)

Lonate Pozzolo (VA)

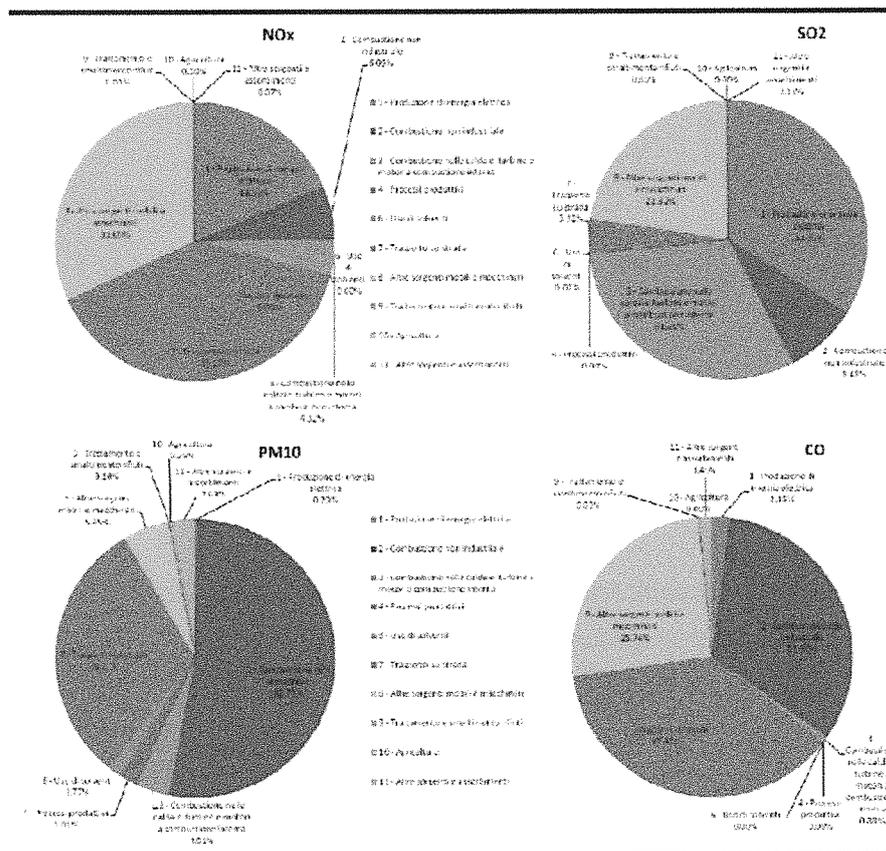
Samarate (VA)

Somma Lombardo (VA)

Vergiate (VA)
 Vizzola Ticino (VA)
 Marano Ticino (NO)
 Oleggio (NO)
 Pombia (NO)
 Varallo Pombia (NO)

I dati comunali presentati sono aggiornati al 2007 per la provincia di Novara e al 2008 per quella di Varese. Tutti i dati sono stati elaborati complessivamente (somme per inquinante e macrosettore per i diversi comuni) al fine di poter fornire una visione d'insieme del contesto emissivo territoriale locale.

Figura 5.10 Emissioni Comunali (NO_x, SO₂, PM10, CO)



Anche alla luce dell'elaborazione di dettaglio effettuata a livello comunale, nel quale il traffico aeroportuale ha sicuramente un peso maggiore che a livello provinciale, ciò che emerge è che il macrosettore 8, che conservativamente è stato associato complessivamente al traffico aereo non rappresenta mai il principale emettitore, che in relazione all'inquinante considerato è rappresentato dal trasporto su strada o da altri comparti produttivi.

Quanto sopra esposto, unitamente all'analisi dei trend di riferimento della qualità dell'aria si ritiene possa fornire una chiave di lettura tra il contesto territoriale in esame ed il livello di qualità della componente analizzata.

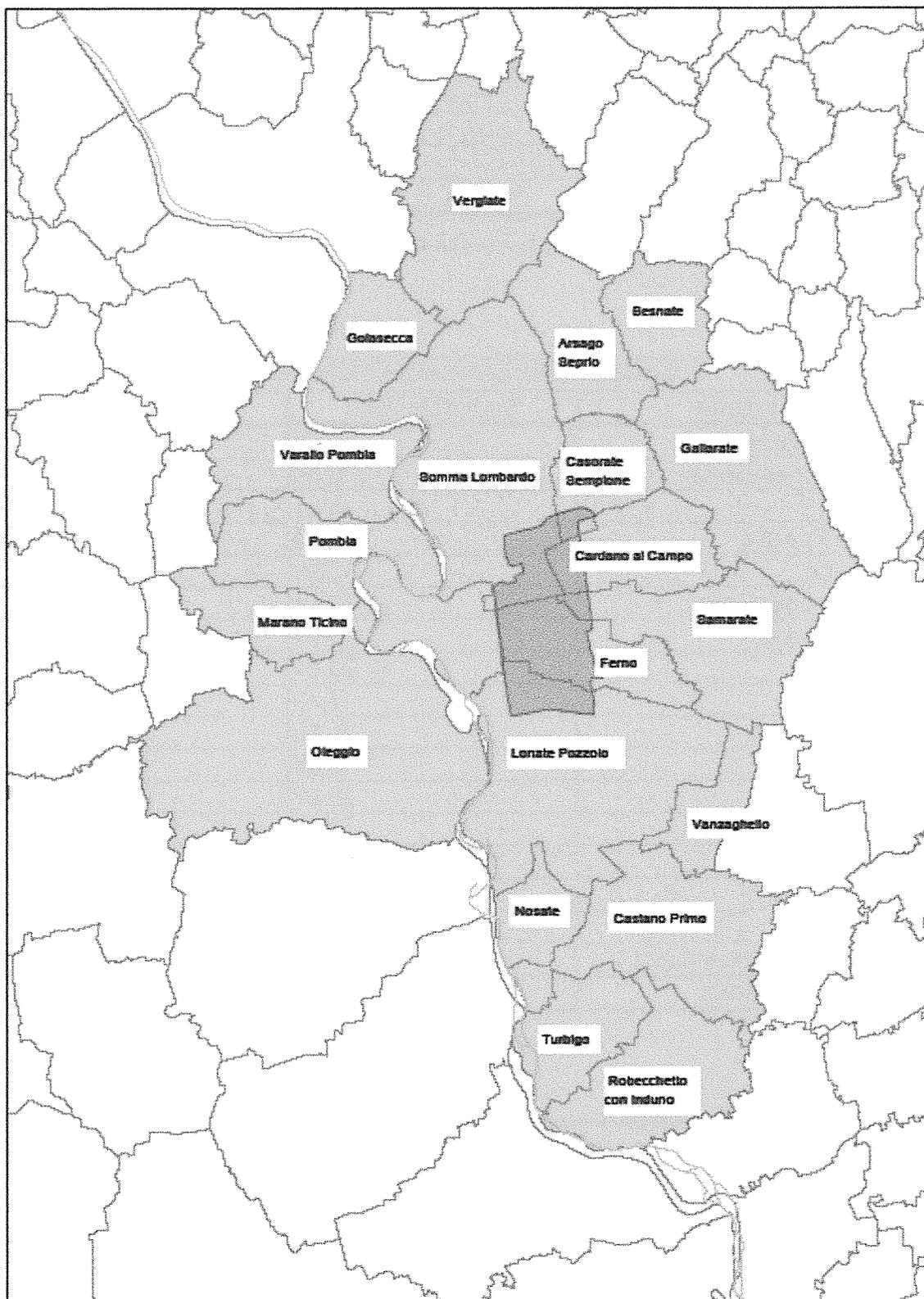
Di seguito riportiamo i dati relativi a superficie e popolazione dei Comuni considerati nelle Integrazioni Volontarie SEA e la relativa mappa.

Comuni del Piemonte considerati		
Comune	Superficie Km2	Popolazione
Varallo Pombia	13,58	4999
Pombia	12,00	2174
Marano	7,84	1572
Oleggio	37,80	13616
TOTALE	71,22	22.361

Comuni della Lombardia considerati		
Comune	Superficie Km2	Popolazione
Cardano Al Campo	9,38	14542
Casorate Sempione	6,89	5747
Ferno	8,51	6876
Lonate Pozzolo	29,12	12059
Samarate	15,98	16362
Somma Lombardo	30,54	17437
Vizzola Ticino	7,91	586
Vergiate	21,61	9014
Golasecca	7,43	2694
Arsago Seprio	10,35	4886
Besnate	7,68	5437
Gallarate	20,97	51751
Vanzaghelo	5,51	5307
Castano Primo	19,06	11026
Nosate	4,98	689
Turbigo	8,48	7485
Robecchetto con Induno	13,95	4896
TOTALE	228,35	176.794

Totale	
Superficie Km2	Popolazione
299,57	199.155

Area interessata dalle valutazioni di SEA



Non si condividono né il metodo né il merito di quanto espresso da SEA.

Nel metodo, non è corretto sommare inventari di anni diversi e l'area considerata non è baricentrica rispetto a Malpensa: non si tiene conto del fatto che le emissioni del ciclo LTO incidono maggiormente nella fase di decollo e salita, rispettivamente per il 100% e l'85% della potenza erogata, contro la fase di atterraggio in cui la potenza erogata è del 30%.

Il ciclo LTO, cui sono riferite le emissioni INEMAR di Malpensa, si svolge su una zona più consona all'area individuata nella nostra cartina che non a quella presa in esame da SEA, fatte comunque salve le considerazioni precedenti sulle emissioni da crociera.

Sul fatto poi che il traffico aereo non rappresenta mai il principale emettitore d'inquinanti, questa è un'opinione che è smentita non solo da noi ma anche dai dati.

CONCLUSIONI

Le conclusioni del SIA e delle *Integrazioni Volontarie* sull'evoluzione degli impatti del *Master Plan* non sono assolutamente condivisibili, perché tendono a dimostrare che raddoppiando il traffico aereo si possa risanare l'ambiente circostante o comunque non peggiorarlo sensibilmente.

Questo è assurdo, ingannevole e capzioso.

Nelle previsioni d'impatto si devono considerare, secondo modelli veritieri, scientifici e oggettivi:

- l'opzione zero, intesa come assenza dell'infrastruttura
- lo stato attuale degli impatti
- la previsione della condizione futura

evidenziando, per ognuno dei passaggi, gli effetti cumulativi sull'ambiente.

Poiché l'area di Malpensa è già molto compromessa dall'inquinamento atmosferico ed è area da risanare, come previsto dalla normativa vigente, l'eventuale auspicabile miglioramento tecnologico deve servire in primo luogo al risanamento e NON a dimostrare, peraltro in modo non credibile, che il "peggioramento" sarebbe contenuto.

CAUSA QUINTAVALLE CONTRO SEA E MINISTERO DEI TRASPORTI

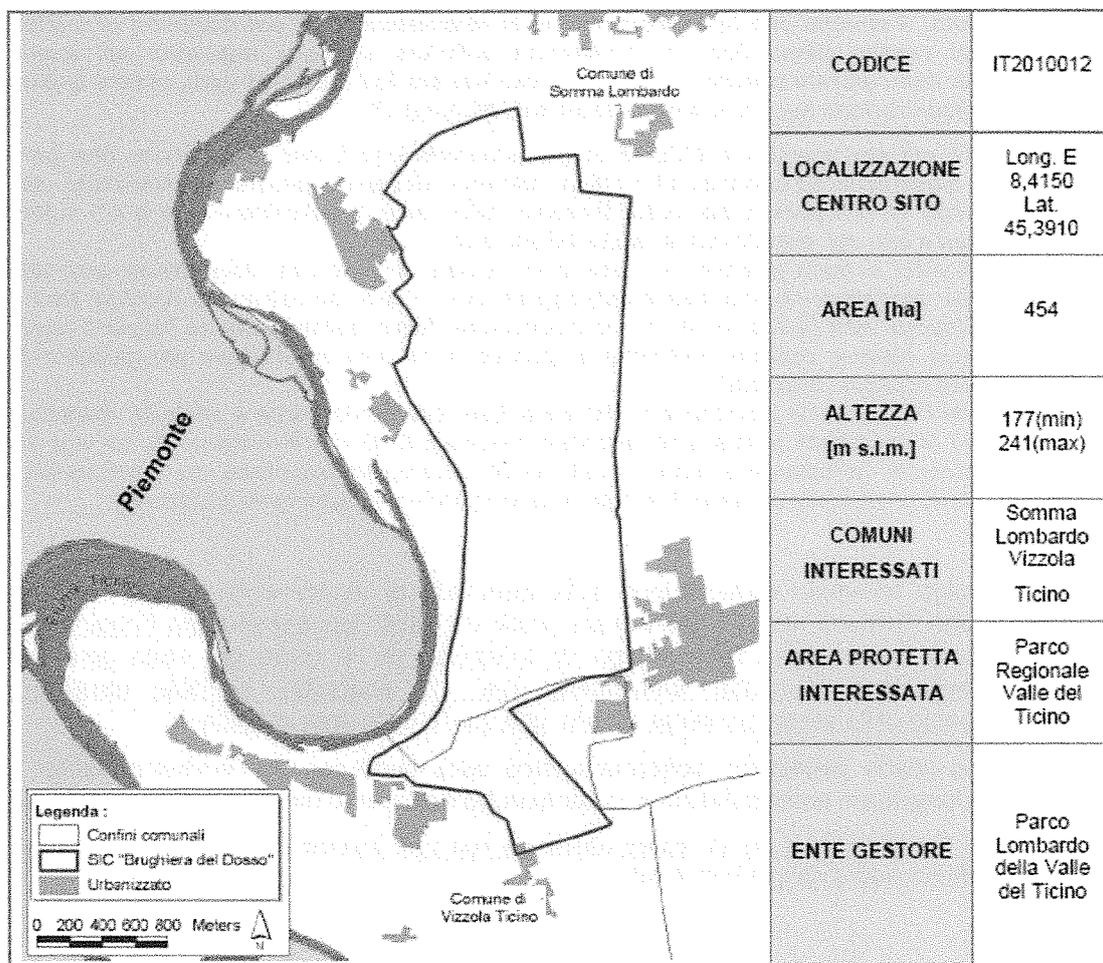
LA SENTENZA QUINTAVALLE ANNO 2008

Umberto Quintavalle è il proprietario di un fondo agricolo di 200 ettari, definito area SIC "Brughiera del Dosso" e titolare della società "Cascina Tre Pini" in Località Maddalena frazione di Somma Lombardo, che comprende alcuni fabbricati destinati a residenza costruiti negli anni 1930 e dista 4 - 5 chilometri dalle piste di Malpensa.

Una parte del terreno era ricoperta da un fitto bosco di notevole valenza naturalistica, area pregiata del Parco del Ticino, riconosciuto dall'Unesco "Riserva della biosfera", area ambientale particolarmente protetta. La parte rimanente era destinata a uso agricolo.

In seguito alla realizzazione di Malpensa 2000, si era determinata una situazione insostenibile per il proprietario a seguito delle immissioni acustiche e inquinanti dovute al sorvolo degli aerei in fase di decollo. Non era più possibile esercitare l'attività agricola né risiedervi.

Pertanto nell'anno 1999, il sig. Quintavalle ricorreva al tribunale di Milano, chiedendo, previo accertamento d'illiceità o comunque intollerabilità delle immissioni scaricate dai gas di scarico degli aerei sul terreno, di condannare la Società Esercizi Aeroportuali (SEA) e il Ministero dei Trasporti al risarcimento del danno.



SIC IT2010012 "Brughiera del Dosso"

La sentenza n.11169 è stata emessa dal Tribunale di Milano, 10° Sezione civile, giudice Bianca La Monica, e pubblicata il 23 settembre 2008. Molto precisa e circostanziata, la sentenza si era avvalsa del supporto del CTU (Consulente Tecnico d'Ufficio del Tribunale) professor Genevini.

Per quanto riguarda l'**inquinamento acustico**, la perizia accertata del consulente del tribunale conferma l'intollerabilità delle immissioni acustiche, perché superano i valori stabiliti dalle normative per la residenza.

Riguardo all'**inquinamento dei gas di scarico degli aerei**, che coinvolge il terreno in questione, il giudice rileva che l'indagine è accompagnata dalla **relazione del CTU**.

"ricca di passaggi esplicativi, non assertiva ma argomentata e logica. E' frutto di un lavoro di indagine minuziosamente descritto e portato avanti secondo un progetto che si è venuto sviluppando nel corso della consulenza, seguendo le necessità imposte dai tempi e dai luoghi. E' corredata da dati di laboratorio incontestati, e propone con onestà intellettuale possibili risposte a quegli esiti del lavoro che appaiono discordanti rispetto ai risultati complessivi."...

..."Nella prima parte della relazione viene illustrato il metodo seguito nella ricerca e valutazione degli idrocarburi totali e dagli IPA"...

..."La verifica iniziale registrava la presenza di una altissima percentuale di idrocarburi totali sui campioni di suolo..."

..."il ctu ha proceduto alla campionatura dei suoli agrari a fianco del casello di Milano-Sud della A1..."

..."Innanzitutto, è emerso che la concentrazione in idrocarburi totali sui campioni di suolo prelevati al casello Milano-Sud era nettamente inferiore a quella registrata nei suoli Quintavalle: la più elevata concentrazione a Milano-Sud era intorno a 194 ppm, contro la più elevata concentrazione nel sito Quintavalle anche 586 ppm)..."

"Sulla base dei dati forniti dal CTU, è quindi accertato che il sito Quintavalle, che per posizione ambientale ed assenza di traffico veicolare dovrebbe essere caratterizzato da concentrazioni di IPA pressoché nulle, presenta valori elevati, addirittura pari a 4/5 volte quelli rilevati a lato del casello autostradale Milano-sud."

"Secondo il CTU si tratta di danni che potrebbero essere arginati con rilevantissimi costi da sostenere per l'abbattimento delle piante danneggiate, pari al 30% del patrimonio boschivo (dato risalente all'epoca della perizia) e per la loro sostituzione, fermo restando che se l'apporto degli inquinanti non dovesse cessare, nemmeno un periodo di 15 anni è sufficiente per garantire il ripristino della copertura boschiva"

"...individuata l'origine della produzione di IPA nella fase della combustione e attribuita rilevanza alla quantità di carburante inviata a combustione, precisa il CTU che il momento in cui vi è la massima richiesta di potenza e quindi la più elevata quantità di carburante che viene inviata all'ossidazione, corrisponde alla fase di decollo ed ai momenti immediatamente successivi..."

Il giudice svolge un'ampia dissertazione sulla domanda di risarcimento della parte attrice nell'indicare altri elementi idonei a individuare profili d'illiceità, sostenendo che l'inquinamento subito dal fondo trova causa nell'esercizio di un'attività per la quale era stata omessa la prescritta valutazione d'impatto ambientale che, se eseguita, avrebbe garantito il contemperamento delle esigenze dell'aeroporto con quelle delle aree circostanti.

Il giudice non ritiene necessario soffermarsi oltre sulla questione se l'omissione della VIA potesse o no funzionare quale condizione determinativa dell'evento dannoso, poiché conclude:

"che anche le immissioni di gas di scarico esistono e non sono tollerabili (indipendentemente dal rispetto della normativa vigente in materia)".

Quindi la sentenza condanna il Ministero dei Trasporti e SEA al pagamento dell'importo di circa 5 milioni di euro a titolo d'indennizzo in favore del proprietario del fondo

LA SENTENZA QUINTAVALLE DI 2° GRADO ANNO 2012

La sentenza di primo grado del 2008 è stata confermata con sentenza n. 2157/12 della Corte di Appello di Milano il 13 gennaio 2012, pubblicata il 15 giugno 2012 e la condanna al risarcimento è stata portata da circa 5 milioni a circa 8 milioni di Euro:

R.G. n.3457/2008

N. 2157/12	Sen.
N. 2157/12	Rep.
N.	F.N.

REPUBBLICA ITALIANA

IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

LA CORTE D'APPELLO DI MILANO

Aut. 59 (lett. a) DPR 121/86 SEZIONE SECONDA CIVILE

composta dai magistrati

dott. Luigi de Ruggiero	Presidente
dott. Amedeo Santosuosso	Consigliere
dott.ssa Giovanna Beccarini Crescenzi	Consigliere rel.

RELAZIONE DEL CORPO FORESTALE DI VARESE

AGOSTO 2010

A seguito della Sentenza Quintavalle del 2008, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, ha formulato una richiesta di sopralluogo all'Ispettorato Generale del Corpo Forestale dello Stato avente in oggetto:

“Disastro Ecologico nell'area adiacente Malpensa in pieno Parco del Ticino dovuta al sorvolo degli aeromobili in decollo dalla stessa.”

La relazione dell'agosto 2010 del Corpo Forestale di Varese sul sopralluogo effettuato, rileva che la zona interessata è inserita in zona B2 del Parco del Ticino (zone naturalistiche di interesse botanico- forestale):

“ha constatato una fitta presenza di piante secche cadute al suolo, nonché di altri numerosissimi esemplari adulti con diverso grado di deperimento della chioma, rappresentato dal diverso grado di defogliazione presente. Le morie e il deperimento hanno soprattutto colpito le piante di pino silvestre e di farnia. “

Aggiunge che durante il sopralluogo effettuato:

“ha notato la totale assenza di avifauna (in particolare rondini), che si era soliti osservare lungo i canali, negli anni ottanta e novanta...”

MINISTERO DELL'AMBIENTE

OTTOBRE 2010

A seguito della relazione del Corpo Forestale, il Ministero dell'Ambiente ha inviato una nota per competenza alla Regione Lombardia e alla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali e per conoscenza ad altri enti, allegando la relazione del Corpo Forestale.

Il Ministero fa notare:

...“le forme di salvaguardia e di tutela del Parco Naturale della Valle del Ticino sono di specifica competenza regionale.

Altrettanto, per i Siti della Rete 2000, le Regioni e le Provincie autonome hanno la responsabilità, una volta individuato un sito, di adottare le opportune misure per evitare il degrado degli habitat naturali e degli habitat di specie, nonché la perturbazione delle specie per cui le zone sono state individuate.”

“La Direttiva 92/43/CEE “habitat” fornisce degli orientamenti generali, riferiti a due necessità primarie che tengono in alta considerazione sia l'habitat, in modo che le misure adottate siano intese a mantenere o ripristinare alcuni habitat di specie “in uno stato di conservazione soddisfacente” e sia le caratteristiche economiche sociali del sito, facendo in modo che le misure adottate tengano conto delle “esigenze economiche, sociali e culturali, nonché delle particolarità regionali e locali.””

“Lo scopo principale della Direttiva è quello, testuale, di “contribuire a salvaguardare la biodiversità, mediante la conservazione degli habitat naturali, nonché della flora e della fauna selvatiche nel territorio europeo degli stati membri, al quale si applica il trattato” con particolare riferimento al fondamentale principio di precauzione previsto dall'art.174, par. 2, del trattato CE.”

“L'area in argomento, ricadente nel Comune di Somma Lombardo e, parzialmente in quello di Vizzola Ticino, risulta interessata dalla ZPS IT2080301 “boschi del Ticino” che in diverse porzioni si sovrappone ai SIC: IT2010013 “Ansa di Castelnovate”; IT2010010 “Brughiera del Vigano”; IT2010012 “Brughiera del Dosso”; IT1150001 “Valle del Ticino”; tali siti sono in parte coincidenti con l'IBA018 “Fiume Ticino”, interregionale tra Lombardia e Piemonte e con il “Parco naturale lombardo della Valle del Ticino”EUAP0842, Parco Naturale Regionale

“Pertanto, si rimanda alle determinazioni che le Autorità competenti a livello regionale, riterranno di esprimere in relazione ad adeguate forme di gestione del Parco Naturale del Ticino, che possano scongiurare la perdita di habitat e di specie, mediante progetti di recupero e di rinaturalizzazione dell'area, conseguenziali agli effetti e alle interferenze ambientali generate dal sorvolo.” ...

LETTERA DEL PARCO DEL TICINO LOMBARDO ALLA REGIONE LOMBARDIA

4 FEBBRAIO 2011

“OGGETTO: Progetto pilota VIC Malpensa

Relazione tecnica in merito alla richiesta di informazioni della Commissione Europea in merito a una presunta situazione di degrado delle specie boschive di un'area del Comune di Somma Lombardo (VA) ascrivibile all'attività di decollo e atterraggio di aerei del vicino aeroporto di Malpensa. CasoEU Pilot 1509/10/ENVI.

Il Consorzio Parco Lombardo della Valle del Ticino, quale ente gestore del Parco regionale istituito con L.R. 9 gennaio 1974, n. 2 e del Parco naturale della Valle del Ticino istituita dalla legge regionale L.R. 12 dicembre 2002, n. 31, è stato individuato dalla Regione Lombardia, ai sensi del D.G.R. 8 agosto 2003 n. VII/14106 e D.G.R. 15 ottobre 2004 n. VII/19108 quale ente gestore dei Siti d'Importanza Comunitaria, compresi del tutto o in parte al suo interno (nel complesso 14 siti tra cui i siti SIC IT2010012 "Brughiera del Dosso" e IT2010014 "Turbigaccio, Boschi di Castelletto e l'Anca di Bernate") e della Zona di Protezione Speciale IT2080301 "Boschi del Ticino".

Ottenuto tale riconoscimento, il Parco, quale ente gestore dei SIC e ZPS, è sicuramente chiamato in primis ad adottare misure di tutela e di salvaguardia di habitat e delle specie d'interesse comunitario presenti, in ottemperanza al dispositivo dell'art. 6 della Direttiva "Habitat".

Preso atto che la Regione Lombardia ha informato codesto ente circa l'apertura da parte della Commissione Europea del caso EU Pilot 1509/10/ENVI relativo alla richiesta di informazioni di dettaglio circa le misure di salvaguardia e conservazione adottate dagli enti competenti a seguito di una presunta situazione di degrado dei popolamenti forestali ricadenti nei siti SIC IT2010012 "Brughiera del Dosso" e Zona di protezione Speciale IT2080301 "Boschi del TICINO".

Considerato che la Regione Lombardia a seguito di incontri sul suddetto caso, ha richiesto a codesto Ente di produrre una relazione sulle attività intraprese dal Parco del Ticino in merito a quanto riportato nella nota della Presidenza del Consiglio dei Ministri-Dipartimento per il Coordinamento delle Politiche Comunitarie con la quale è stata trasmessa la suddetta richiesta della Commissione Europea."

ISTITUTO ISPRA

APRILE 2011

In relazione all'Esposto Quintavalle – Aeroporto di Malpensa il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha dato incarico ad ISPRA - Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale - l'incarico di effettuare gli accertamenti necessari sullo stato dei luoghi e di predisporre una dettagliata relazione preliminare e tecnica.

Con Relazione dell'aprile 2011 ISPRA, Settore Valutazioni del Danno Ambientale – Servizio per le Emergenze ambientali, prendendo atto della situazione, inclusa la relazione del Corpo Forestale, definisce il percorso per l'avvio di un'istruttoria per il danno ambientale. Descrive inoltre l'istruttoria necessaria per attivare gli strumenti di risarcimento e di prevenzione e ripristino.

Cita fra l'altro come alternativa al risarcimento economico, la possibilità di

"imporre misure inibitorie come la riduzione del numero dei sorvoli e la modifica delle zone di passaggio degli aeromobili, misure difensive che limitino gli impatti sull'ambiente, come la materiale ricostituzione delle zone di bosco compromesse dall'inquinamento."

Non vorremmo che l'ipotesi dello spostamento dei sorvoli su altre zone, ad esempio la maggior parte dei sorvoli futuri verso il Piemonte, com'è previsto nel Master Plan e integrazioni, sia letta come possibile soluzione degli impatti certificati in area SIC "Brughiera del Dosso", spostandone gli effetti in altre zone, per l'appunto piemontesi.

COMMISSIONE EUROPEA

22 GIUGNO 2012

Alcune settimane fa la Commissione europea il 22 giugno 2012 ha inviato al Governo Italiano una lettera di messa in mora.



COMMISSIONE EUROPEA

DIREZIONE GENERALE

AMBIENTE

Direzione A - Affari generali e coesione

ENV.A.1 - Applicazione, coordinamento per le infrazioni e aspetti giuridici

Il Capo Unità

Bruxelles, - 2 JUL 2012

ENV.A.1/LT/pa/ARES(2012)792727

Egregi Signori,

Mi riferisco al reclamo da Voi presentato alla Commissione europea, registrato come CHAP(2010)02056 e successivamente trattato con riferimento EU Pilot 1509/10/ENVI. Mi prego comunicarVi che, il 22 giugno 2012, la Commissione ha inviato una lettera di messa in mora al Governo italiano.

La Commissione ha ritenuto che la Repubblica italiana:

- non avendo adottato le opportune misure per evitare il degrado degli habitat naturali e degli habitat di specie nonché la perturbazione delle specie per cui il SIC IT2010012 "Brughiera del dosso" è stato designato; e

- non avendo adottato le necessarie misure di conservazione per il SIC IT2010012 "Brughiera del dosso", a più di sei anni dalla sua inclusione nell'elenco di siti di importanza comunitaria per la regione biogeografica continentale,

sia venuta meno agli obblighi imposti dall'articolo 4, paragrafo 4 e dall'articolo 6, paragrafi 1 e 2 della direttiva 92/43/CEE.

In applicazione dell'articolo 258 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, la Commissione ha chiesto al Governo italiano di inviare le proprie osservazioni in merito a quanto segnalato nella lettera di messa in mora.

Mi è gradita l'occasione di porgerVi distinti saluti.

Ion Codescu

Com'è dimostrato, l'impatto degli aerei in decollo da Malpensa è stato certificato al di là di ogni ragionevole dubbio.

*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."*

Manca una simulazione dello scenario attuale, anno 2011.

Le valutazioni di SEA degli effetti sono solo descrittive e soggettive, mancano i valori.

Confermiamo integralmente il contenuto delle nostre Osservazioni del Luglio 2011 su questo argomento e riportiamo, condividendole, le Osservazioni della Regione Piemonte, che le sintetizza egregiamente.

REGIONE PIEMONTE D.G.R. n. 4-2598 del 19 settembre 2011 Verbale n. 88

"Cap. 3.1 Impatto acustico

La valutazione dell'impatto acustico non contiene la documentazione prevista dall'Art. 8, Comma 2, della Legge 26 ottobre 1995, n. 447, è frammentata nei diversi capitoli, con rimandi agli allegati della valutazione d'impatto ambientale e risulta pertanto farraginoso e di difficile lettura, con il risultato di non affrontare in modo organico e complessivo l'intera materia.

In particolare si osserva quanto segue:

- a) *L'area vasta definita dal Proponente per quanto riguarda la Regione Piemonte non comprende alcuni Comuni della Provincia di Novara attualmente particolarmente impattati dalle attività legate all'aeroporto come, in primis, Castelletto sopra Ticino (peraltro già ricompreso nell'impronta a terra della mappatura strategica presentata da SEA nel 2007 ai sensi del D.lgs. 194/2005) ma anche gli altri Comuni interessati dagli atterraggi su Malpensa.
Inoltre lo studio non tiene conto dei Piani di Classificazione acustica comunali e conseguentemente dei recettori sensibili (scuole, ospedali, area parco). Si precisa che il rumore aeroportuale, all'esterno delle fasce di rispetto dell'aeroporto, concorre al raggiungimento dei limiti assoluti di immissione stabiliti dal dpcm 14.11.1997, in relazione alla classificazione del territorio comunale; pertanto, al di fuori di dette fasce di rispetto, deve essere valutato il livello di rumore equivalente (Leq) e il contributo dovuto all'attività dell'aeroporto.*

- b) *La valutazione di impatto acustico previsionale non tiene conto di tutte le sorgenti mobili o fisse di immissione del rumore, oltre a quelle rappresentate dagli aeromobili nelle fasi di decollo e atterraggio, quali:
-aeromobili nelle fasi di rullaggio e incolonnamento, prove motori;
-traffico veicolare esterno all'aeroporto generato da autovetture, mezzi commerciali e autocarri per il trasporto di persone (passeggeri e personale aeroportuale) e merci da e verso l'aeroporto;
-traffico ferroviario indotto;
-traffico veicolare interno all'aeroporto generato dagli automezzi utilizzati per il trasporto dei passeggeri, equipaggi, bagagli, e merci etc.....*

Inoltre non analizza il potenziale impatto acustico riconducibile agli accessi infrastrutturali dal versante piemontese verso l'aeroporto di Malpensa. Non tiene conto dell'aggravio dell'impatto acustico a carico del territorio piemontese che diverrà costante dall'attivazione della terza pista "35NEW".

- c) *Per l'esecuzione dello studio acustico, ai soli fini del calcolo delle fasce di rispetto aeroportuale, è stato utilizzato il modello INM (Integrated Noise Model): fatto salvo quanto potrebbe essere riportato nello studio MITRE cui la relazione rimanda, ma che non è allegato, mancano inoltre informazioni circa i dati di input del modello e più precisamente:*
- la ripartizione in percentuale dei voli in periodo di riferimento diurno e notturno negli scenari di giorno medio e di giorno di picco;*
 - rotte di atterraggio e di decollo dei velivoli e dispersione laterale;*
 - utilizzo e carico delle piste e delle rotte;*
 - caratteristiche degli aeromobili utilizzati (modello di aereo e motorizzazione, procedure seguite di atterraggio e decollo etc.);*
 - non vengono chiarite le condizioni climatiche e di propagazione atmosferica considerate per la modellizzazione.*
- d) *I dati di output del modello, sia per lo scenario medio sia per lo scenario di picco, illustrano curve isofoniche del livello del rumore aeroportuale (LVA) ricadenti esclusivamente all'interno del territorio lombardo, senza apparentemente risentire del carico di decolli sulla pista 35NEW. Infatti, alla luce di quanto riportato nell'immagine illustrativa della definizione delle rotte all'interno dello studio, verso il territorio piemontese ai voli in decollo delle piste esistenti si sommeranno tutti i decolli previsti sulla nuova pista 35New (circa il 36% del totale diurno e 10% notturno). Non appare pertanto coerente con questi dati, la rappresentazione delle curve isofoniche.*
- e) *La valutazione degli impatti su area vasta non è stata approfondita per i seguenti aspetti:*
- curve isofoniche del livello di rumore aeroportuale (LVA) nello scenario futuro, in periodo di riferimento notturno e in periodo di riferimento diurno;*
 - curve isofoniche del livello di rumore equivalente (LAEQ) dello scenario futuro al di fuori delle fasce di rispetto dell'aeroporto calcolato in periodo di riferimento notturno e in periodo di riferimento diurno;*
 - curve isofoniche del livello di rumore equivalente (LDEN e LNIGHT) ai sensi del D.lgs. 19.08.2005 n. 194 "Attuazione della direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale".*
- A tale proposito si fa presente che gli elaborati cartografici non sono stati presentati nella scala opportuna per un'adeguata analisi di dettaglio.*
- e) *La valutazione effettuata si proietta direttamente all'anno 2030, con l'incremento di numero di movimenti ma anche con la previsione di un miglioramento delle prestazioni acustiche dei velivoli. Lo studio non contiene l'approfondimento di qualche scenario intermedio a partire da quello relativo al 2015 con aggiornamento ogni 5 anni, per valutare gli effetti della terza pista e di un probabile aumento dei movimenti a fronte di un immutato parco aeromobili.*

Le nostre Osservazioni sulla trattazione del rumore nel *Master Plan*, e quelle della Regione Piemonte non trovano risposta alcuna nelle *Integrazioni Volontarie*, restano pertanto invariate e sono pienamente riconfermate.

SALUTE

Per quanto riguarda la salute pubblica SEA afferma nella *Relazione Introduttiva delle Integrazioni Volontarie*:

“Per quanto riguarda la salute pubblica: l’ASL di Varese ha effettuato un’indagine epidemiologica; dai dati rilevati si è verificato che l’attività di Malpensa non ha prodotto situazioni critiche.”

Si tratta di un’affermazione che, oltre ad essere non veritiera, non tiene conto dei diversi studi svolti di recente dall’ASL della Provincia di Varese:

-i dati riguardanti la prescrizione farmaceutica convenzionata nel periodo gennaio-maggio 2011 hanno messo in luce una richiesta di farmaci antineoplastici più elevata (20,4%) nel distretto di Somma Lombardo (comprendente i Comuni attorno all’aeroporto) rispetto a tutto il resto della Provincia (17,6%);

-nella relazione *“Valutazione sanitaria relativa allo studio di monitoraggio ambientale dell’aria nel Comune di Casorate Sempione”*, l’ASL di Varese ha evidenziato gli effetti negativi degli idrocarburi policiclici aromatici (IPA), questi nel SIA non sono considerati (al pari del PM2,5). Si tratta di una mancanza informativa e perciò anche previsionale assolutamente decisiva per escludere l’attendibilità del SIA sotto questo delicato e rilevante profilo;

-la medesima ASL, infine, nel *“Monitoraggio e studi epidemiologici nei Comuni del CUV”* (2011) ha evidenziato incrementi notevoli (dal 1997 al 2009) delle malattie respiratorie nei Comuni situati nelle adiacenze dell’aeroporto con un aumento del 54,1% dei decessi e del 23,8% dei ricoveri, rispetto al 10,7% dei decessi e il 7,3% dei ricoveri negli altri Comuni della stessa ASL.

In questa situazione non si vede come il SIA possa asserire che l’attività di Malpensa “non ha prodotto situazioni critiche” sul piano epidemiologico.

L’esigenza di avere a disposizione la fotografia aggiornata del territorio è comprovata dalla stipulazione, nei primi mesi dell’anno 2011, di una convenzione tra l’ASL di Varese e il Dipartimento di Epidemiologia del Servizio Sanitario Regionale dell’ASL di Roma E, per l’attivazione del progetto *“Impatto dell’inquinamento ambientale prodotto dagli aeroporti sulla salute dei residenti”* della durata di 24 mesi. La convenzione rientra in un più ampio progetto voluto dal Ministero della Salute e riguarda 5 aeroporti italiani. Le finalità dello stesso sono tese al raggiungimento di obiettivi di Prevenzione Sanitaria. Per diagnosticare i punti di debolezza in una corretta analisi degli aspetti legati alla salute, occorrono dunque tempo e volontà. **Si ritiene pertanto indispensabile sospendere oggi ogni ulteriore crescita dell’attività aeroportuale, anche in nome del principio di precauzione.**

Per gli altri approfondimenti del tema della salute si rimanda a quanto contenuto nelle Osservazioni COVEST del Luglio 2011 Cap. 12 Pag. 227-248.

Per quanto riguarda il fascicolo *“Approfondimenti Ambientali Allegato 2 – Valutazione d’impatto sulla salute e disponibilità di SEA”* contenuto nelle Integrazioni Volontarie, si precisa quanto segue:

1. Eravamo perfettamente a conoscenza di cosa significhi e comporti una Valutazione d’Impatto Sanitario (VIS) tant’è che nelle nostre Osservazioni del luglio 2011 l’avevamo esplicitamente richiesta;
2. Ringraziando SEA per avere illustrato il significato della VIS, riteniamo che il fatto che sia una procedura che coinvolge diversi soggetti, non sia un motivo plausibile per non farla propedeuticamente nella fase di Valutazione del *Master Plan*. Occorre rilevare che il *Master Plan* stesso, per sua natura, comporta un concorso di professionalità e competenze diverse.

VARIE

In questo Capitolo esprimiamo le nostre osservazioni su argomenti vari, affrontati nella *Relazione Introduttiva* delle *Integrazioni Volontarie al Master Plan*, che sono trattati da SEA in modo inadeguato, superficiale e inopportuno.

PREVISIONI DI TRAFFICO

pag. 35-36 della '*Relazione Introduttiva*'

"Le previsioni di traffico fornite dallo Studio per l'aeroporto di Malpensa (dai 42 ai 46 milioni di pass./anno al 2030, a seconda dello scenario di riferimento considerato) appaiono sostanzialmente allineate a quelle considerate dal nuovo Master Plan aeroportuale, se si considera che negli ultimi anni non si sono potuti registrare i previsti ritmi di recupero dopo l'avvenuto de-hubbing di Alitalia, a causa del periodo di crisi che sta caratterizzando l'intera economia mondiale e, di riflesso, anche il settore del trasporto aereo.

Ricordando comunque che nel nuovo Master Plan si prevedono 42,4 milioni di passeggeri al 2025 e 49,5 milioni di passeggeri al 2030 come scenario medio di riferimento, si riconosce come i dati forniti dallo Studio corrispondano a un ritardo nella crescita solo di alcuni anni, elemento questo che non può modificare le linee generali di sviluppo dell'aeroporto a lungo termine."

La superficialità con cui Sea Tratta i "milioni di passeggeri", riportando dati che variano da 42 a 49 milioni indifferentemente, qualificano da sé la tecnicità e scientificità dello studio proposto da SEA.

BACINO DI TRAFFICO

pag. 46 della '*Relazione Introduttiva*'

"Sulla scorta delle reti prima descritte il bacino di traffico, secondo quanto riportato dal richiamato Studio ENAC, può essere così sintetizzato (cfr. Tabella 3.2-6)."

<i>Tempo di percorrenza</i>	<i>Bacino di traffico su gomma per popolazione residente</i>	<i>Bacino di traffico su gomma per popolazione residente</i>
T < 30 min.	1.150.000	350.000
30 < T < 60 min.	4.800.000	3.350.000
T > 60 min.	4.700.000	2.700.000

Tabella 3.2-6 Bacino di traffico attuale per tempi di percorrenza (fonte: Studio ENAC)

Tabella incomprensibile: il bacino di traffico su gomma per popolazione residente quale è dunque??? La colonna centrale o quella di destra?

RECUPERO DEI VOLUMI DI TRAFFICO

pag. 52 della '*Relazione Introduttiva*'

"Il periodo 2008-2010 difatti costituisce una fase di transizione per Malpensa caratterizzata da una repentina e significativa flessione del traffico relativo a tutte le componenti, alla quale però segue, già a partire dal 2009, un recupero che porterebbe intorno al 2013, secondo le stime effettuate, a volumi di traffico passeggeri analoghi a quelli che hanno caratterizzato il 2007."

Con che criterio SEA ha fatto questa ipotesi? E' assolutamente inattendibile.

La Regione Lombardia, nell'ambito dell'Osservatorio Malpensa recentemente costituito a livello regionale per valutare gli interventi sull'area (non è l'Osservatorio Ambientale previsto dal Decreto D'Alema), nella riunione tenutasi il 27 giugno 2012, stima per il 2012 a Malpensa un traffico di 16.963.893 passeggeri.

E' impossibile che nel 2013 SEA possa recuperare circa 7 milioni di passeggeri!

OBIETTIVO DEL MASTER PLAN - pag. 57 della 'Relazione Introduttiva'

"3.4.2 Gli obiettivi e le azioni del nuovo Master Plan

L'obiettivo principale del Master Plan è quello di restituire all'aeroporto di Malpensa un ruolo centrale nel contesto europeo, individuando una serie di soluzioni progettuali in grado di fronteggiare sia le previsioni di domanda e di sviluppo del settore del trasporto aereo sia le **esigenze specifiche del contesto territoriale del Nord Italia.**

Il Master Plan propone quindi uno sviluppo dell'intero complesso aeroportuale che riesca a garantire sia una flessibilità per poter adeguatamente soddisfare la futura evoluzione della domanda di traffico sia un corretto equilibrio tra lo sviluppo socio-economico del contesto territoriale e la salvaguardia dell'ambiente in cui l'opera si inserisce.

Il documento di piano è stato così studiato in modo che la capacità ed il layout del futuro sistema di piste costituiscano i parametri di riferimento su cui impostare il dimensionamento della aree di piazzale, dei terminal passeggeri e merci, dei sistemi di accesso e delle altre strutture operative di supporto."

Il Master Plan non analizza per nulla le possibilità del contesto territoriale del Nord Italia.

LA PROVINCIA DI NOVARA

pag. 60 della 'Relazione Introduttiva'

"Per quanto invece attiene la Provincia di Novara, in analogia a quella di Milano, colloca il tema del ruolo svolto dallo scalo in stretto legame con quello degli effetti positivi derivanti sul sistema economico, sottolineando come l'aeroporto di Malpensa costituisca un grande attrattore, in grado di captare lo sviluppo imprenditoriale e capace di fornire fattori qualificanti."

Non ci sono effetti positivi né fattori qualificanti per quanto riguarda la Provincia di Novara.

Siti SIC e Zone ZPS

pag. 61 della 'Relazione Introduttiva'

"Per quanto attiene i Siti di Importanza Comunitaria e le Zone di Protezione Speciale, è stato verificato attraverso l'analisi delle cartografie elaborate nei Piani competenti e attraverso il Sito Web istituzionale del MATTM "Atlante Italiano" che non vi sono perimetrazioni ricadenti nelle aree interessate dalle azioni oggetto di studio."

I SIC e le ZPS presenti in prossimità del sedime aeroportuale sono:

Siti di Importanza Comunitaria (SIC) secondo direttiva "Habitat" 92/43/CEE:

Brughiera del Vigano	IT2010010
Brughiera del Dosso	IT2010012
Ansa di Castelnovate	IT2010013
Turbigaccio, Boschi di Castelletto e Lanca di Bernate	IT2010014

Zone di Protezione Speciale (ZPS) secondo Direttiva "Uccelli" 79/409/CEE:

Boschi del Ticino	IT2080301
-------------------	-----------

Aree istituite sia come Sito di Importanza Comunitaria (SIC) sia come Zona di Protezione Speciale (ZPS):

Valle del Ticino	IT1150001
------------------	-----------

· Il sito IT2010010 "Brughiera di Vigano" è caratterizzato dalla presenza di due habitat di interesse comunitario dell'Allegato I Direttiva 92/43/CEE. Il SIC si colloca a nord dell'area di studio e non intercetta la perimetrazione del sedime aeroportuale.

· Il sito IT2010012 "Brughiera del Dosso" è caratterizzato dalla presenza di 2 habitat di interesse comunitario. Il SIC si colloca a nord-ovest ridosso del sedime aeroportuale ma non rientra all'interno del suo confine.

· Il sito IT2010013 "Ansa di Castelnovate" è caratterizzata dalla presenza di 6 habitat di interesse prioritario. Il SIC si colloca ad ovest dell'area di studio e non intercetta la perimetrazione del sedime aeroportuale.

· Il sito IT2010014 "Turbigaccio, Boschi di Castelletto e Lanca di Bernate" è caratterizzato dalla presenza di 10 habitat di interesse prioritario. Il SIC si colloca a sud dell'area di studio e non intercetta la perimetrazione del sedime aeroportuale.

· Il sito IT2080301 "Boschi del Ticino" è caratterizzato dalla presenza di 14 habitat di interesse prioritario. Lo ZPS si colloca a sud dell'area di studio e non intercetta la perimetrazione del sedime aeroportuale.

· Il sito IT1150001 "Valle del Ticino" è caratterizzato dalla presenza di 3 habitat di interesse prioritario e si configura come sia come SIC che come ZPS. Si colloca a est dell'area di studio e non intercetta il perimetro del sedime aeroportuale."

Gli impatti sui siti SIC e ZPS non avvengono solo se tali zone sono "perimetrare" e ricadenti nelle aree interessate dalle azioni oggetto di studio, ma se ne subiscono gli impatti, vedi sentenze Quintavalle più volte citate e lettera UE di messa in mora, che si riferiscono al sito SIC IT2010012 "Brughiera del Dosso".

ATMOSFERA

pag. 92 della 'Relazione Introduttiva'

Centralina	Variazione assoluta del peso percentuale	
	NO _x	PM ₁₀
Arconate	0,25%	-0,05%
Castano Primo	0,75%	-0,13%
Cuggiono	0,25%	-0,05%
Busto Arsizio Accam	0,25%	-0,10%
Busto Arsizio Magenta	0,00%	-0,08%
Ferno	1,25%	-0,45%
Gallarate	-0,50%	-0,18%
Lonate Pozzolo	10,00%	-0,58%
Robecchetto	0,75%	-0,10%
Somma Lombardo	-39,00%	-3,23%
Turbigo	2,25%	-0,18%
Cameri	1,00%	-0,10%
Oleggio	0,25%	-0,20%
Castelletto Ticino	0,00%	-0,10%

Tabella 6.1-5 Variazione del peso percentuale del contributo aeroportuale sul valore limite di qualità dell'aria nel periodo attuale - 2030

8u7uy7\

"Per quanto nello specifico attiene gli ossidi di azoto emerge che la modifica dell'incidenza della sorgente aeroportuale nella configurazione di Master Plan rispetto a quello attuale risulta per il 64% delle centraline ARPA irrilevante, mentre per il 21% di esse comporta incrementi poco rilevanti. Rispetto a tale quadro complessivo emerge un significativo incremento della variazione dell'incidenza sulla centralina di Lonate Pozzolo ($\Delta +10\%$) alla quale però fa riscontro una ancor più netta e consistente riduzione rispetto alla centralina di Somma Lombardo, dove si stima una variazione del peso percentuale della sorgente aeroportuale dell'ordine di quasi il 40%.

Centrando l'attenzione sulle centraline più prossime all'area aeroportuale (Somma Lombardo, Ferno e Lonate Pozzolo) è possibile osservare come, nel caso della prima, sia stimabile una significativa riduzione del contributo aeroportuale rispetto ad entrambi gli inquinanti considerati, risultato quest'ultimo certamente derivante dalla riduzione delle sorgenti emmissive legate ai mezzi di supporto (GSE) i quali, come premesso, saranno oggetto di un intervento di completa elettrificazione o di eliminazione (autocisterne per il trasporto del carburante).

Per quanto attiene la centralina di Ferno, il quadro derivante dalle simulazioni condotte evidenzia una sostanziale costanza del contributo aeroportuale, con una modesta riduzione per quanto attiene le polveri sottili ed un più marcato incremento per quanto riguarda gli ossidi di azoto. Solo per la stazione di Lonate Pozzolo si assiste ad un marcato aumento del peso della sorgente aeroportuale, limitata agli ossidi di azoto, cui fa riscontro una irrilevante riduzione per le polveri. A tale riguardo occorre considerare quanto richiamato in premessa del presente paragrafo in ordine alla scelta conservativa di riportare i risultati relativi agli ossidi di azoto ai valori limite per i biossidi di azoto, ancorché nella realtà il rapporto tra i due inquinanti sia di 1 a 2.”

Per convenzione INEMAR attribuisce le emissioni aeroportuali dell'attività "080505 = Mezzi di supporto a terra" al comune di Somma Lombardo. E' solo un modo convenzionale, per cui l'attribuire da parte di SEA tutta la diminuzione dell'impatto legato ai GSE al Comune di Somma Lombardo è fuorviante.

Questa modalità tende a enfatizzare una massiccia diminuzione localizzata dell'inquinamento, che non è reale.

E' anche evidente che l'utilizzo di mezzi meno inquinanti non è da correlare all'aumento del traffico aereo , ma alla adozione delle pratiche di contenimento delle emissioni che dovrebbero sempre e comunque essere attuate.

DIMINUIZIONE DELL'INFILTRAZIONE IN FALDA

pag. 105 della 'Relazione Introduttiva'

6.3 Suolo e sottosuolo

6.3.2 La diminuzione dell'infiltrazione in falda delle acque piovane

"Al fine di comprendere i termini in cui si determini il fenomeno della infiltrazione delle acque piovane in falda, occorre richiamare quanto precedentemente esposto in relazione alle modalità di gestione delle acque di dilavamento delle superfici impermeabilizzate.

Secondo quanto esposto, in conformità con quanto disposto dalle disposizioni normative vigenti, le portate di pioggia sono disperse nel terreno ad eccezione delle cosiddette "prime piogge", definite dai Regolamenti Regionali n. 3 e n. 4 del 24 Marzo 2006, attraverso pozzi perdenti. Ne consegue che, fatta eccezione per le prime piogge, la restante parte delle portate di pioggia raggiunge la falda ai fini della sua ricarica.

Ciò premesso, come riportato nello studio condotto dal Politecnico di Milano – Dipartimento I.I.A.R. – Sezione Ingegneria Idraulica e coordinato dal Prof. Ing. Silvio Franzetti come Responsabile scientifico, riportato nell'Allegato 3 al Documento di approfondimenti ambientali, ai fini della comprensione del fenomeno in questione occorre tenere in considerazione che se su di una area A piove un volume V, nel caso in cui detta area sia soggetto ad un uso agricolo il volume che raggiunge la falda è pari a 0,2 V.

Diversamente, qualora detta area sia impermeabilizzata e dotata di vasche disperdenti, il volume diretto in falda sarà eguale a 0,8 V – PP, dove con "PP" si intende il quantitativo relativo alle prime piogge.

Considerato che, rispetto al volume annuo di pioggia, le prime piogge ne sono una frazione la cui entità è percentualmente pari al 12% con un valore massimo verificato pari a poco meno del 24%, qualora si considerasse tale massimo, del tutto inusuale e dato dalla presenza di un anno particolarmente secco, il valore del volume di pioggia che nel caso di un suolo impermeabile e dotato di vasche disperdenti raggiungerebbe la falda, secondo la precedente formula, sarebbe eguale a $0,8 V - 0,24 V = 0,56 V$.

In buona sostanza, tale valore, anche in presenza di condizioni meteorologiche particolari, sarebbe quindi sempre maggiore a quello proprio di un terreno ad uso agricolo, che come detto risulta eguale a 0,2 V.

In considerazione di ciò, secondo quanto esposto nel citato studio, le nuove aree impermeabilizzate non pregiudicano le possibilità di ricarica della falda e, con essa, non modificano il regime del Fiume Ticino.”

Quello che viene qui affermato da SEA ci pare un poco ridicolo. Innanzi tutto precisiamo subito che la percentuale d'acqua piovana che raggiunge la falda dipende anche, ovviamente, dal tipo di terreno, che potrà essere più o meno permeabile alla sua penetrazione.

Detto questo, anche con la realizzazione d'infrastrutture nuove, le caratteristiche proprie del terreno non verranno modificate, nel senso che se il terreno in cui si va a edificare è per esempio di tipo argilloso (e dunque impermeabile) certamente anche dopo continuerà ad esserlo, a meno che non si decida di procedere alla sua completa rimozione e successiva sostituzione con terreno di altro tipo.

Nel momento in cui si realizzano nuove opere, si dovrà necessariamente procedere alla creazione di strutture e sistemi che vadano a raccogliere le acque piovane.

Come giustamente indicato e previsto dai vari regolamenti, le acque di prima pioggia devono essere convogliate in fognatura e non possono essere disperse nel terreno, mentre le altre potranno essere rilasciate mediante pozzi perdenti o altri sistemi. Ora nel momento in cui dal volume totale di pioggia si vanno a sottrarre le acque di prima pioggia, che si sono venute a creare a fronte delle infrastrutture che sono state realizzate (nel caso di terreno agricolo non vanno sottratte), ci si trova di fronte a un volume d'acqua che è già inferiore a quello che si avrebbe nel semplice caso di terreno agricolo. Il volume restante è quello che verrà captato dai vari sistemi di raccolta e convogliato verso i pozzi perdenti, per essere poi disperso nel terreno e dunque, se non è variata la permeabilità del terreno, non può che essere che la percentuale d'acqua che raggiunge la falda sia inferiore a quella di un terreno agricolo.

Quello che non è chiaro, perché nell'analisi SEA non è riportata una spiegazione, ed è il trucco che forse è stato utilizzato, è come possano sostenere che detto V il volume che piove su un'area, se quest'area è agricola il 20% raggiunge la falda, mentre se è impermeabilizzata questa percentuale sale all'80%.

Da dove hanno preso queste percentuali così differenti? E' chiaro che partendo da due valori diversi, in cui quello relativo a superfici impermeabilizzate è 4 volte superiore a quello delle superfici agricole, i valori finali cambiano. SEA dovrebbe quindi motivare questi due diversi valori percentuali di assorbimento, dato che sono quelli che fanno la differenza.

Da quanto SEA afferma, sembrerebbe che un terreno edificato e impermeabilizzato possa contribuire maggiormente alla ricarica delle falde, cosa a nostro parere assurda.

RIFIUTI

pag. 106 della 'Relazione Introduttiva'

6.3.3 L'incremento della produzione di rifiuti

"L'aeroporto di Malpensa produce complessivamente circa 9.000 tonnellate di rifiuti tra RSU e speciali (pericolosi e non pericolosi), ai fine della gestione dei quali è stato progressivamente attivata una modalità di raccolta differenziata, focalizzata dapprima sulla carta, cartone, legno, vetro, toner e umido, e successivamente anche sulla plastica e sulle lattine.

Un valore rappresentativo della attuale produzione di rifiuti e della loro modalità di gestione è costituito dai chilogrammi di rifiuti prodotti per unità di traffico, che risulta:

- ca. 0,28 kg di RSU e assimilati per unità di traffico*
- ca. 0,09 kg di frazione da raccolta differenziata per unità di traffico.*

In analogia a quanto condotto per il fabbisogno idrico, anche nel caso della produzione di rifiuti il quantitativo atteso allo scenario 2030 è stato calcolato stimandone l'incremento dovuto a ciascuno dei macro-interventi. A tal fine si è assunto che, per quanto attiene i terminal, l'aumento del volume di rifiuti fosse proporzionale a quello dei passeggeri serviti, mentre, per quanto riguarda i rifiuti speciali, si è ipotizzato che la loro crescita fosse proporzionale al numero di aeromobili stimato ed al potenziamento delle attività di supporto connesse (cfr. Tabella 6.2-3).

Al fine di contenere la produzione di rifiuti precedentemente stimata, l'obiettivo di SEA S.p.A. è quello di spostare il quantitativo di chilogrammi di rifiuti prodotti per unità di traffico dal valore precedentemente riportato a quello seguente:

- 0,20 kg di RSU e assimilati per unità di traffico*
- 0,17 kg di frazione da raccolta differenziata per unità di traffico*

Tale obiettivo sarà raggiunto mediante una serie di progetti specifici tra i quali il completamento delle tipologie di raccolta differenziata presso gli operatori commerciali e di ristorazione, il miglioramento della qualità della raccolta negli spazi aperti al pubblico, la dotazione, presso ogni distributore automatico di caffè e bevande, di contenitori di raccolta differenziata di plastica e lattine, nonché l'attuazione di una razionalizzazione delle dotazioni preposte, in air side, ad accogliere i rifiuti provenienti dagli aeromobili, nella quale si colloca la riorganizzazione dell'isola ecologica."

Vale la stessa osservazione del punto precedente: ridurre da circa 0,28 kg a 0,20 kg di RSU e assimilati per unità di traffico e aumentare da circa 0,09 kg a 0,17 Kg di frazione di raccolta differenziata per unità di traffico non dipende dai volumi di traffico. E' un'iniziativa attuabile e auspicabile anche allo stato attuale.

Il collocare i contenitori di raccolta differenziata per plastica e lattine presso i distributori automatici di caffè e bevande, ci pare un'iniziativa rivoluzionaria. Vorremmo sapere da SEA su quale pregevole studio si è affidata per arrivare a queste conclusioni.

La riduzione dei rifiuti è una delle cosiddette 'buone pratiche', per cui non è necessario fare un *Master Plan* per giustificarle, né utilizzarle per giustificare il *Master Plan*.

E' chiaro che a parità di ottimizzazione della raccolta dei rifiuti l'incremento del traffico comporterà comunque maggiori rifiuti.

COMPONENTI NATURALISTICHE

pag. 107 della 'Relazione Introduttiva'

6.4 Componenti naturalistiche

6.4.1 I temi centrali

"Ai fini della definizione del rapporto Opera-Ambiente i temi inerenti la considerazione dell'opera come esercizio presi in esame dallo Studio di impatto ambientale e dal presente Documento di integrazioni sono stati:

- A. Stress da inquinamento atmosferico sulla vegetazione;*
- B. Alterazioni microclimatiche intese in termini di fotoinquinamento sulla componente vegetazione e flora;*
- C. Bird strike e collisioni con la fauna terrestre;*
- D. Disturbo determinato dal traffico aereo sull'avifauna in termini acustico e visivo;*
- E. Fotoinquinamento sulla componente faunistica ed in particolare sull'avifauna;*
- F. Introduzione di specie alloctone ed infestanti.*

.....All'interno dei temi soprariportati, nella economia della presente trattazione, quello di maggior rilievo è indubbiamente rappresentato dal fenomeno del bird strike e dal disturbo all'avifauna.

Nello specifico, per quanto attiene gli effetti sulla componente vegetazionale e sulla flora, le simulazioni modellistiche condotte nell'ambito dello studio della componente Atmosfera, evidenziando il rispetto dei limiti imposti dalla vigente normativa in termini di livelli di concentrazione relativi al biossido di azoto ed al biossido di zolfo₁₀, da un lato, e le considerazioni svolte relativamente al fenomeno del fotoinquinamento, dall'altro, consentono da subito di poter ritenere detti aspetti non sostanziali nella definizione del rapporto Opera-Ambiente.

Analoghe considerazioni valgono anche per quanto attiene la introduzione di specie alloctone ed infestanti, in quanto riferita unicamente alla loro possibile presenza nelle stive o nei bagagli dei passeggeri, aspetto questo che con tutta evidenza risulta modesto."

Non è vero che il tema di maggior rilievo del rapporto Opera-Ambiente sia come afferma SEA "indubbiamente rappresentato dal fenomeno del bird strike e dal disturbo all'avifauna". In proposito rimandiamo alle sentenze Quintavalle (2008 e 2012), alla Lettera UE di messa in mora e agli Studi ampiamente citati nelle nostre Osservazioni del Luglio 2011.

CONCLUSIONI

Premesso che:

il *Master Plan* della SEA, società che gestisce lo scalo aeroportuale di Malpensa e Linate, prevede la realizzazione di una terza pista, di una serie di capannoni per la logistica, il commerciale e il direzionale per una superficie di 200.000 metri quadri, nonché di alberghi e di altre strutture in previsione di una espansione del traffico aereo previsto da SEA a circa 50 milioni di passeggeri nel 2030, obiettivo di traffico enormemente sovrastimato come abbiamo dimostrato; per i fini di cui sopra, è prevista l'acquisizione di aree per complessivi 437 ettari; la realizzazione della terza pista comporterà la cancellazione fisica di alcune aree urbanizzate e di notevole pregio storico-naturalistico-ambientale. Trattasi, nello specifico, della frazione Tornavento di Lonate Pozzolo (composta da 500 persone); di 330 ettari di brughiera lombarda (la più grande di tutto il sud Europa) in pieno parco della Valle del Ticino che, insieme al vicino parco piemontese, è stato dichiarato nel 2002 dall'Unesco "riserva della biosfera e patrimonio dell'Umanità (MAB *Man and Biosphere*)"; di Via Gaggio, una pista ciclopedonale che costituisce un museo all'aperto grazie alla presenza, lungo i 3 chilometri di lunghezza, di manufatti risalenti al 1800 della storia contadina di Lonate Pozzolo, e di manufatti relativi alla seconda guerra mondiale.

Considerato che:

la realizzazione della terza pista comporterebbe l'interruzione della rete ecologica sopra indicata, compromettendo l'esistenza stessa del Parco del Ticino; l'impossibilità di poter ripristinare, nel futuro, il suddetto corridoio ecologico potrà avere conseguenze di danno irreversibile, anche per le specie forestali; l'area oggetto dell'espansione del sedime aeroportuale è individuata dal progetto Malpensa 2000 come zona di mitigazione, oggetto di interventi di riforestazione, in concreto mai eseguiti;

la SEA è stata parte del contenzioso nella vertenza cosiddetta Quintavalle avanti il Tribunale di Milano, il quale, con sentenza n. 11169/08 del 2008, confermata dalla sentenza della Corte di Appello di Milano n.2157/12 del 2012, ha acclarato il devasto ecologico del sito d'interesse comunitario (SIC) Brughiera del Dosso, dato confermato dal Corpo Forestale dello Stato con propria relazione datata agosto 2010, in cui si parla esplicitamente di 'disastro ambientale nella zona di Malpensa' e dalla Lettera UE di messa in mora del 22 giugno 2012;

la presenza e l'operatività dell'aeroporto hanno già provocato seri pregiudizi alla popolazione delle aree circostanti, sia per ragioni legate alle emissioni acustiche, che hanno portato alla delocalizzazione di alcuni quartieri di Lonate Pozzolo, Ferno e Somma Lombardo, sia per altri profili connessi alla salubrità dell'ambiente;

la proposta di ampliamento del sedime aeroportuale contenuta nel nuovo *Master Plan* risulterebbe in contrasto con le previsioni di cui alla Legge regionale della Lombardia n. 24 del 2006, recante "Norme per la prevenzione e la riduzione delle emissioni in atmosfera a tutela della salute e dell'ambiente" e con le previsioni di cui alla successiva delibera della Giunta regionale n. 5290 del 2 agosto 2007, recante "*Suddivisione del territorio regionale in zone e agglomerati per l'attuazione delle misure finalizzate al conseguimento degli obiettivi di qualità dell'aria ambiente e ottimizzazione della rete di monitoraggio dell'inquinamento atmosferico*";

le disposizioni appena richiamate qualificano i territori comunali limitrofi della Lombardia, come zone A2 (zone di risanamento), che, ai sensi dell'articolo 2 della Legge regionale della Lombardia n. 24 del 2006, dovrebbero essere oggetto di riduzione delle emissioni in atmosfera e d'interventi di miglioramento della qualità dell'aria, e i territori comunali limitrofi del Piemonte

sono assegnati Legge dalla regionale n. 43/2000 "Disposizioni per la tutela dell'ambiente in materia di inquinamento atmosferico - Prima attuazione del Piano regionale per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria" alla "Zona di piano" in cui devono essere previsti e attuati interventi per il miglioramento progressivo della qualità dell'aria;

le indagini emerse sulla qualità dell'aria (da quelle connesse alla sentenza del Tribunale civile di Milano n. 11169/2008, confermata dalla sentenza della Corte d'Appello di Milano n.2157/201, allo studio del Comune di Casorate Sempione, allo studio del Parco Lombardo del Ticino) presentano dati preoccupanti e al limite della tollerabilità per la salute dei cittadini, con particolare riguardo agli idrocarburi policiclici aromatici (IPA) rilasciati dagli aerei principalmente nelle fasi di decollo;

l'aumento del traffico aereo, in previsione della realizzazione della terza pista, provocherà maggiori emissioni di ossido di azoto, di monossido di carbonio e di polveri sottili, sostanze molto inquinanti e nocive per la salute umana;

il previsto ampliamento aeroportuale provocherà, inoltre, un aumento in maniera esponenziale sia dell'inquinamento acustico, sia di quello da gas di scarico degli aerei, oltre che un incremento delle patologie cardiovascolari e ipertensive derivanti dal rumore aeroportuale notturno, come dimostrato dallo studio *Hyena*, commissionato dalla Commissione europea su 10 aeroporti europei, tra cui Malpensa, e delle patologie respiratorie come evidenziato nella Valutazione sanitaria relativa allo studio di monitoraggio dell'aria nel Comune di Casorate Sempione fatto dall'ASL-Varese, commissionato nel 2010 dal Comune stesso;

il *Master Plan* predisposto dalla SEA nel novembre 2009 e le *Integrazioni Volontarie* del 2011 non prevedono interventi di mitigazione per il rumore prodotto dagli aeromobili, né interventi connessi alla tutela della salute pubblica;

riguardo agli scarichi idrici, SEA intende far confluire i propri reflui nel depuratore consortile S. Antonino, nonostante il sequestro del predetto depuratore da parte del Tribunale di Busto Arsizio a causa del superamento dei limiti tabellari previsti dalla normativa vigente e nonostante i rilievi dell'Agenzia Regionale di Protezione Ambientale della Lombardia abbiano evidenziato il superamento dei predetti limiti anche in epoca successiva alle opere di adeguamento ordinate dal Tribunale.

Considerato altresì che:

la previsione di strumenti non reversibili in un territorio molto urbanizzato impone una pianificazione preliminare che tenga conto dell'impatto sul territorio dell'intervento e delle infrastrutture connesse, attualmente escluse dallo studio, e della sostenibilità complessiva dell'intervento, sia in termini economico-sociali sia ambientali;

per la costruzione della terza pista di Malpensa, la SEA si è posta l'obiettivo di sottoporre il *Master Plan* esclusivamente a valutazione d'impatto ambientale (VIA), senza attendere i risultati della valutazione ambientale strategica (VAS) sul piano d'area Malpensa della Regione Lombardia, che è il solo strumento che permette di valutare la convivenza tra sviluppo e ambiente su vasta area;

il nuovo *Master Plan* modifica e sostituisce il precedente piano regolatore aeroportuale del 1985: si configura, quindi, come un nuovo atto di pianificazione che, in quanto tale, deve essere assoggettato alla procedura di valutazione di impatto strategico ai sensi e per gli effetti delle previsioni di cui al Decreto legislativo n. 152 del 2006 e s.m.i.;

la natura pianificatoria del suddetto documento sarebbe confermata dai riferimenti programmatici rinvenibili nel SIA, studio di impatto ambientale, che prevedono uno sviluppo temporale dell'opera in un arco di venti anni, e nel fatto che la SEA intende procedere non solo alla realizzazione di un terzo terminal aeroportuale fra le piste attuali, ma anche alla costruzione di un polo logistico, denominato *Cargo City*, di due alberghi, e alla completa modifica della viabilità comunale e provinciale di accesso a tali aree;

in particolare, la cosiddetta alternativa zero, quella che esclude la realizzazione della terza pista, non è stata presa in considerazione in rapporto a una distribuzione del traffico passeggeri sul sistema aeroportuale lombardo, né alla capacità attuale di Malpensa che, ottimizzata, può essere valutata in 34.000.000 passeggeri, né alla luce del fatto che il numero attuale di passeggeri è di 19.000.000 l'anno (anno 2011);

la cosiddetta valutazione d'incidenza (VIC), necessaria ai sensi dell'articolo 6 del decreto legislativo n. 152 del 2006 per verificare gli impatti del progetto sull'ambiente, è stata predisposta dalla società SEA prima della sentenza del Tribunale civile di Milano sopra richiamata e, pertanto, dovrebbe essere rinnovata.

la realizzazione della terza pista, prevista in funzione dell'aumento del traffico aereo, risulterebbe non più rispondente allo stato attuale, atteso che, come riportato anche da SEA nel *Master Plan* la diminuzione della quota di mercato su Malpensa è certamente significativa: le compagnie aeree del gruppo CAI (Alitalia, Airone, Volare) sono, infatti, passate dal 49,3 per cento del 2007 (circa 11,7 milioni di passeggeri su 23,7 totali) a un valore pari a circa il 25,7 per cento nel 2008 (circa 4,9 milioni di passeggeri su 19,01 totali);

dall'1 novembre 2011, inoltre, tutti i voli Air France sono stati spostati da Malpensa a Linate e, nel corso del 2012, anche Air France e Klm hanno abbandonato Malpensa, mentre British Airways e Iberia hanno prospettato una dismissione della loro presenza da Malpensa;

il *Master Plan* con il relativo SIA contiene evidenti sottovalutazioni e incompletezze di ogni genere in molti aspetti e proprio riguardo agli impatti ambientali e anche alla sicurezza, demandando a ENAC la soluzione di problematiche legate alle procedure di volo, che potrebbero ledere la sicurezza dei residenti nell'area dell'intorno aeroportuale;

la richiesta di VIA è fatta su un *Master Plan* e non su un progetto definitivo, come previsto dalla normativa vigente;

il problema di rispondere alla crescente domanda di trasporto aereo, pur con proiezioni molto diverse da quelle di SEA, è da affrontare quantomeno a livello di area Nord-Italia e non può perciò essere demandato alle aspettative di una società privata, ma richiede una regia sovra regionale;

sono possibili soluzioni che, distribuendo il traffico, non incidano solo su un'area, peraltro già compromessa, ma frazionino gli effetti negativi;

si dovrebbe valutare la situazione ambientale anche "in assenza dell'aeroporto";

nel 1999 Malpensa ha avuto parere ambientale negativo su un'ipotesi di 18.000.000 di passeggeri con considerazioni e valutazioni del tutto attuali nel merito.

Visto che:

I dati e le descrizioni elencati nelle nostre Osservazioni di Luglio 2011 integrate dalle attuali dimostrano che:

- 1) in questo territorio, l'inquinamento atmosferico raggiunge valori che superano di parecchie volte i limiti previsti dalle normative per la protezione della salute umana e dell'ecosistema;
- 2) tali valori non sono compatibili con la salute umana;
- 3) il territorio presenta caratteristiche uniche, essendo collocato nella conca padana, che influenzano le capacità dispersive degli inquinanti e favoriscono il loro accumulo;
- 4) la quantità di molti inquinanti generati da Malpensa incide fortemente sulla totalità delle emissioni della zona;
- 5) esiste una correlazione tra la quantità di emissioni generate da Malpensa e gli elevati valori delle sostanze inquinanti registrati nel territorio;
- 6) i rilevamenti effettuati dal Parco del Ticino dal 2000 al 2010, comprendente anche aree SIC e ZPS, hanno riscontrato che la pressione esercitata dall'inquinamento è causa di un grave danno biologico a molte specie di vegetali, con conseguente alterazione di interi ecosistemi;
- 7) la Sentenza N° 11169 del 25 settembre 2008 del Tribunale civile di Milano relativa alla causa Quintavalle/SEA e Ministero dei Trasporti ha accertato, previa perizia del CTU, che l'inquinamento del suolo da IPA generati dai gas di scarico degli aeromobili, in quell'area presenta valori superiori di 4-5 volte quelli rilevati al casello autostradale di Milano sud e il giudizio è stato confermato dalla sentenza della Corte d'Appello di Milano n.2157/12;
- 8) il Corpo Forestale dello Stato della provincia di Varese, a seguito di un sopralluogo richiesto dal Ministero dell'Ambiente ed effettuato nel 2010 nella stessa area Quintavalle, ha riscontrato una fitta presenza di piante di alto fusto secche, cadute al suolo, e altri numerosissimi esemplari di pino silvestre e farnia con diverso grado di deperimento della chioma. Inoltre, è stata riscontrata la totale assenza di avifauna, che si osservava negli anni ottanta e novanta;
- 9) i monitoraggi commissionati dal Comune di Casorate Sempione, eseguiti su specifiche molecole generate dal carburante usato dagli aerei, hanno confermato che l'aria attorno a Malpensa è fortemente impregnata da inquinanti nocivi per la salute umana, quali gli IPA, classificati probabili cancerogeni e genotossici, i cui valori riscontrati superano (naftalene) i limiti di legge;
- 10) l'indagine epidemiologica dell'ASL della Provincia di Varese, ha riscontrato nell'area un quadro preoccupante, perché si registra dal 1997 al 2009, un aumento della mortalità per malattie respiratorie del 54,1% rispetto al 10,7% dei restanti Comuni della stessa ASL;
- 11) a fronte di tale situazione, si rende necessario un intervento istituzionale immediato e urgente, non più procrastinabile in tempi indefiniti, volto ad adottare misure per la riduzione delle emissioni e delle fonti emmissive, a livelli tollerabili per la protezione della salute umana, e della vegetazione, secondo quanto stabilito dalle normative vigenti Nazionali e Comunitarie;
- 12) non è variata l'entità delle opere previste nel *Master Plan*, pertanto le valutazioni fatte anche nelle Osservazioni del luglio 2011 permangono totalmente rispetto agli impatti.

Chiediamo:

che siano attuate completamente le misure previste dal DPCM 13 dicembre 1999 (Decreto D'Alema);

che sia rispettato e confermato il limite massimo attuale di 21.300.000 passeggeri contenuto nel Decreto D'Alema del 13 dicembre 1999;

che sia applicato il divieto ai voli notturni;

che venga effettuata una VAS della situazione attuale, contenente una VIC-Valutazione d'Incidenza e una VIS-Valutazione d'Incidenza Sanitaria sull'area interregionale interessata, comprendendo tutti gli effetti delle infrastrutture esterne, con approfondite indagini ambientali ed epidemiologiche, ivi comprese le analisi sulle vocazioni dei territori (industriale, turistica, residenziale, paesaggistica, aree SIC e ZPS ecc.), al fine di predisporre un programma di risanamento per la zona, che ricordiamo essere interregionale;

che gli auspicati miglioramenti tecnologici futuri siano utilizzati per dare piena applicazione alle norme esistenti e per ricondurre le criticità causate dalle attività dell'aeroporto entro limiti compatibili con la salute dei Cittadini e dell'Ambiente, piuttosto che essere utilizzati per giustificare un'espansione, a parere di molti e anche nostro, non giustificata;

che sia applicato il *Principio di precauzione*:

“Quando un'attività ponga rischi di danni per la salute dell'uomo o per l'ambiente, debbono essere adottate le opportune misure precauzionali, anche se non vi siano conclusioni scientifiche certe in ordine a talune relazioni causa-effetto”. [Wingspread Statement on the precautionary principle – 1999 da OMS]

Poiché non esistono integrazioni che possano trasformare un progetto non sostenibile dal punto di vista ambientale in un progetto sostenibile se non cambiano i presupposti e le dimensioni del progetto stesso, sulla base delle Osservazioni del COVEST al *Master Plan* di Malpensa presentate nel luglio 2011 e integrate dal presente documento

CHIEDIAMO

al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di esprimere parere ambientale negativo sullo Studio di Impatto Ambientale del nuovo Master Plan dell'Aeroporto di Malpensa con successive Integrazioni Volontarie di SEA;

e di mettere in atto una procedura di VAS ministeriale di risanamento, che definisca le azioni atte a risanare le aree, riportando i valori di tutti gli inquinanti al di sotto delle soglie ammesse per la protezione della salute.

Per il C.OVES.T Onlus

Comitato Ovest Ticino contro i disagi causati dall'aeroporto di Malpensa 2000

Il Presidente

Elena Strohmenger

Hanno collaborato alla stesura di questo documento:

Ing. Christian Calvo

Franco Daglio

Dott. Matteo Daglio

Elena Strohmenger

Renzo Tognetti

Dott.ssa Paola Trovò



C.OVES.T Onlus - Via Simonetta, 3 - 28040 Varallo Pombia
www.covest.org - www.covest.wordpress.com
covestonlus@gmail.com

CONTENUTO DEL DVD ALLEGATO

Aeroporto di Malpensa VIA nuovo Master Plan e Integrazioni Volontarie – luglio 2012

-Integrazioni Volontarie VIA Master Plan Malpensa

-Documenti e allegati a Osservazioni Covest

- 2010-08-09 *Ministero delle Politiche Agricole Alimentari e Forestali – Corpo Forestale dello Stato:
Relazione 9/08/2010 sopralluogo in loc. Il Dosso aree causa Quintavalle*
- 2010-10-07 *Lettera Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare a Parco Ticino.*
- 2010-10-07 *Lettera Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare : Disastro ecologico
nell'area adiacente a Malpensa*
- 2011-04-00 *ISPRA – Valutazione del danno ambientale*
- 2012-07-02 *Unione Europea Procedura di infrazione 2012_4096.pdf*
- 2008 *Causa Quintavalle 2001 Sentenza 2008 Trib. Milano, Sez. X, G.U. La Monica Sentenza
1169/2008 R.G. 6309/99 e Rel.CTU.pdf*
- 2012 *Sentenza Quintavalle della Corte di Appello di Milano Sezione Seconda Civile n. 2157/12
Rep. 1995/12 del 15/06/2012*

-Osservazioni e Pareri Covest alle Integrazioni Volontarie di SEA

Aeroporto di Malpensa VIA Nuovo Master Plan - luglio 2011

-Nuovo Master Plan aeroportuale

-Documenti allegati a Osservazioni Covest

DELIBERE

*di Enti Lombardi e Piemontesi sullo sviluppo dell'aeroporto di Malpensa e la costruzione della
terza pista, con richiesta di VAS:*

- 2006-03-20 *Mozione Provincia di Novara.pdf*
- 2006-09-25 *Delibera Parco Ticino Piemonte.pdf*
- 2006-11-11 *Delibera Parco Ticino Lombardia.pdf*
- 2007-03-14 *Delibera Provincia di Novara.pdf*
- 2007-06-16 *Delibera Agrate Conturbia.pdf*
- 2007-06-29 *Delibera Dormelletto.pdf*
- 2007-08-09 *Delibera Marano Ticino.pdf*
- 2007-09-10 *Delibera Borgo Ticino.pdf*
- 2007-09-21 *Delibera Oleggio Castello.pdf*
- 2007-09-24 *Delibera Castelletto Ticino.pdf*
- 2007-09-25 *Delibera Suno.pdf*
- 2007-09-28 *Delibera Cameri.pdf*
- 2007-09-28 *Delibera Oleggio.pdf*
- 2007-11-08 *Delibera Varallo Pombia.pdf*
- 2007-11-29 *Delibera Mezzomerico.pdf*

2007-12-17 *Delibera Divignano.pdf*
 2008-02-21 *Delibera Arona.pdf*
 2008-09-08 *Delibera Pombia.pdf*
 2009-07-02 *Delibera Casorate.pdf*
 2010-04-26 *Delibera Nosate.pdf*
 2010-04-30 *Delibera Lonate Pozzolo.pdf*
 2010-06-00 *Delibera Vanzaghello.pdf*
 2010-06-24 *Lettera CUV richiesta Vas.pdf*
 2010-06-29 *Delibera Consiglio Reg Lombardia.pdf*
 2010-07-28 *Risoluzione Malpensa Reg Lombardia.pdf*
 2010-07-29 *Delibera Parco Ticino Piemonte.pdf*
 2010-09-30 *Delibera Turbigo.pdf*
 2010-12-16 *Delibera Robecchetto con Induno.pdf*
 2011-03-15 *Delibera Nosate.pdf*

ANALISI LOMBARDIA

2002 *ARPA Varese - Somma Lombardo - Campagna misure su inquinamento atmosferico dal 01.02.2002 al 11.02.2002.pdf*
 2002 *ARPA Varese - Somma Lombardo - Campagna misure su inquinamento atmosferico dal 01.10.2002 al 09.10.2002.pdf*
 2002-2001 *Somma Lombardo - Qualità dell'aria.pdf*
 2003 *ARPA Varese - Samarate - Campagna misure su inquinamento dal 22.10.2003 al 10.12.2003.pdf*
 2003-1999 *ARPA Varese - Somma Lombardo, Ferno, Lonate Pozzolo - Campagna misure su inquinamento atmosferico dal 1999 al 2003.pdf*
 2004-2003 *ARPA Varese - Area Malpensa - Misure Microinquinanti dal 2003 al 2004.pdf*
 2004-2003 *ARPA Varese - Arsago Seprio - Campagna misure su inquinamento atmosferico dal 11.12.2003 al 27.01.2004.pdf*
 2004-2003 *ARPA Varese - Cardano al Campo - Campagna misure su inquinamento atmosferico dal 23.01.2003 al 18.02.2003.pdf*
 2004 *ARPA Varese - Casorate Sempione - Campagna misure su inquinamento atmosferico dal 29.01.2004 al 19.03.2004.pdf*
 2004 *ARPA Varese - Golasecca - Campagna misure su inquinamento dal 23.03.2004 al 07.05.2004.pdf*
 2005 *ARPA Lombardia - Stima curve del livello di valutazione del rumore aeroportuale Lva per l'aeroporto di Malpensa - anno 2005.pdf*
 2005 *ARPA Varese - Sesto Calende - Campagna misure su inquinamento atmosferico dal 09.03.2005 al 20.06.2005.pdf*
 2006 *ARPA Lombardia - Stima curve del livello di valutazione del rumore aeroportuale Lva per l'aeroporto di Malpensa - anno 2006.pdf*
 2006 *ARPA Lombardia - Analisi della rumorosità delle operazioni aeree in periodo notturno presso l'aeroporto di Malpensa - anno 2006.pdf*
 2007-2004 *ARPA Lombardia - Varese e provincia - Misure di BTEX dal 2004 al 2007.pdf*
 2007 *ARPA Lombardia - Analisi della rumorosità delle operazioni aeree in periodo notturno presso l'aeroporto di Malpensa - anno 2007.pdf*
 2007 *Delibera Golasecca - Inquinamento atmosferico prodotto da Malpensa.pdf*
 2008 *ARPA Varese - Somma Lombardo - Campagna misure qualità dell'aria dal 23.01.2008 al 11.03.2008.pdf*
 2010 *COSTECH - Relazione di valutazione monitoraggio ambientale dell'aria Territorio del Comune di Casorate Sempione - anno 2010.pdf*
 2011-2010 *ARPA Varese - Somma Lombardo - Misure particolato atmosferico dal 16.02.2010 al 31.01.2011.pdf*

ANALISI PIEMONTE

2000 *ENVITECH - Studio Impatto ambientale atmosfera Malpensa.pdf*
 2002 *AMBIENTEITALIA -Inquinanti atmosferici Parchi del Ticino e del Lago Maggiore Anno 2002.pdf*
 2004-2002 *ARPA Novara - Valutazione della qualità dell'aria ottobre 2002 - febbraio 2004.pdf*
 2004-2002 *ARPA Novara - Valutazione qualità dell'aria Parchi del Ticino e Lagoni di Mercurago da ottobre 2002 a febbraio 2004.pdf*
 2006 *ARPA Novara - Monitoraggio qualità dell'aria Pombia Loc. Casone Anno 2006.pdf*
 2006-2001 *ARPA Novara - Relazione monitoraggio qualità dell'aria.pdf*

- 2007 ARPAV Venezia - Emissioni aeroportuali Febbraio 2007.pdf
 2008 ARPA Novara - Monitoraggio qualità dell'aria Castelletto Ticino dal 14.01.2008 al 31.03.2008.pdf
 2008 ARPA Novara - Monitoraggio qualità dell'aria Oleggio dal 15.05.2008 al 06.07.2008.pdf
 2009 ARPA Novara - Monitoraggio acustico nel Parco del Ticino Gennaio 2009.pdf
 2009 ARPA Novara - Monitoraggio acustico nel Parco del Ticino Agosto 2009.pdf
 2010 ARPA Novara - Dati rilevati per valutazione qualità dell'aria Oleggio e Castelletto Ticino.pdf

PARCHI

- 2003 *Analisi della salute degli animali domestici.pdf*
 2002 *Atlante della biodiversità 2002 - volumi 1-2.pdf*
 2011 *Convegno monitoraggio aria anno 2011.pdf*
 2002 *Il fiume Ticino e i suoi principali affluenti - indagini anno 2002.pdf*
 2003 *Il fiume Ticino e i suoi principali affluenti - indagini anno 2003.pdf*
 2004 *Il fiume Ticino e i suoi principali affluenti - indagini anno 2004.pdf*
 2003 *La migrazione degli uccelli nella valle del ticino.pdf*
 2005 *La Rete ecologica del parco del ticino.pdf*
 2002 *Monitoraggio della componente ecosistemi dell'area di malpensa.pdf*
 2000 *Monitoraggio della qualità dell'aria mediante licheni.pdf*
 2001 *Monitoraggio dello stato di salute della vegetazione boschiva.pdf*
 2003-2001 *Progetto Depfar – il deperimento delle farnie.pdf*
 2001 *Salute Vegetazione mediante telerilevamento all' infrarosso - anno 2001.pdf*
 2001 *Specie esotiche introdotte attraverso gli aeroporti.pdf*
 2002 *Valutazione aria mediante campionatori puntiformi passivi - anno 2002.pdf*
 2007 *Ticino21.pdf*
 2007 *VAS dei programmi di sviluppo del sistema di trasporto.pdf*
 2011 *Valutazione Qualità Aria Parco Ticino.pdf*
Agenda 21 Laghi - Bioindicazione Qualità Aria mediante Licheni.pdf

SALUTE

- 2000 *Emissioni aeroporto O' Hare Illinois.pdf*
 2000 *Studio Epidemiologico Salus Domestica.pdf*
 2001 *Rapporto Asl 13 Novara su Impatto Malpensa 2000 su salute Cittadini Ovest Ticino.docx*
 2003 *Valutazione Impatto Salute - Linee guida Irlanda.pdf*
 2009 *Inquinamento Atmosferico e Salute EPIAIR.pdf*
 2009 *Linee guida rumore notturno - WHO.pdf*
 2009 *Studio sugli Effetti del Rumore Aeroportuale SERA Ciampino.pdf*
 2011 *Progetto Impatto dell'Inquinamento Ambientale Prodotto dagli Aeroporti sulla Salute dei Residenti – Ministero della Salute anno 2010.pdf*
 2011 *Valutazione sanitaria relativa a uno studio di monitoraggio ambientale dell' aria nel Comune di Casorate Sempione.pdf*
 2006 *Studio Hyena 2003-2006 - Sintesi varie.pdf*

ALTRI DOCUMENTI

- 2008 *Causa Quintavalle 2001 Sentenza 2008 - relazione CTU.pdf*

-Osservazioni e Pareri Covest

-Petizione No Terza Pista

2.788 firme Petizione "NO ALLA TERZA PISTA DI MALPENSA" Anno 2010

Contratto di programma Enac-Sea

Piano Nazionale Aeroporti

Piano Infrastrutture Strategiche

