

Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:

- Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art.14 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
 - Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
 - Verifica di Assoggettabilità alla VIA – art.19 co.4 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
- (Barrare la casella di interesse)

REGIONE LIGURIA
 REGIONE EMILIA-ROMAGNA
 REGIONE LAZIO
 REGIONE LOMBARDIA
 REGIONE MARCHE
 REGIONE PIEMONTE
 REGIONE PUGLIA
 REGIONE SARDEGNA
 REGIONE SICILIA
 REGIONE TOSCANA
 REGIONE TRENTO-SOUTH TIROL
 REGIONE UMBRIA
 REGIONE VALLE D'AOSTA
 REGIONE VENETIA
 UFFICIO DEL DIRETTORE

11 SET. 2020

COD.	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII
					<input checked="" type="checkbox"/>			

II/La Sottoscritto/a _____
 (Nel caso di persona fisica, in forma singola o associata)

II/La Sottoscritto/a GRAZIOLI GIOVANNI

in qualità di legale rappresentante della Pubblica Amministrazione/Ente/Società/Associazione
COMUNE DI POMBIA - NOVARA
 (Nel caso di persona giuridica - società, ente, associazione, altro)

PRESENTA

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le seguenti osservazioni al

- Piano/Programma, sotto indicato
 - Progetto, sotto indicato.
- (Barrare la casella di interesse)

MASTERPLAN 2035 AEROPORTO DI MALPENSA

(inserire la denominazione completa del piano/programma (procedure di VAS) o del progetto (procedure di VIA, Verifica di Assoggettabilità a VIA)

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle);

- Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)
- Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)
- Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)
- Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)
- Altro (specificare) SALUTE

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle);

- Atmosfera
- Ambiente idrico
- Suolo e sottosuolo
- Rumore, vibrazioni, radiazioni
- Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)

- Salute pubblica
 Beni culturali e paesaggio
 Monitoraggio ambientale
 Altro (specificare) _____

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

_____ "TESTO COME DA ALLEGATO 3 - 4 - 5 - 6" _____

Il/La Sottoscritto/a dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (www.va.minambiente.it).

Tutti i campi del presente modulo devono essere debitamente compilati. In assenza di completa compilazione del modulo l'Amministrazione si riserva la facoltà di verificare se i dati forniti risultano sufficienti al fine di dare seguito alle successive azioni di competenza.

ELENCO ALLEGATI

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Allegato 3 - Prot. n.5686 del 04/09/2020 - Assunzione osservazioni a Masterplan 2035 di Malpensa

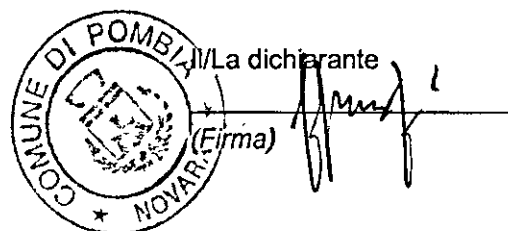
Allegato 4 - Deliberazione G.C. n. 53 del 02/09/2020 con OSSERVAZIONI E PARERI - settembre 2020 presentate dal COVEST

Allegato 5 - OSSERVAZIONI E PARERI - presentato dal COMITATO DEI CITTADINI DI VARALLO POMBIA PER L'AEROPORTO DI MAPENSA

Allegato 6 - OSSERVAZIONI PRELIMINARI DELLA PROVINCIA DI NOVARA

Pombia, 4 settembre 2020

Il/La dichiarante
(Firma) _____





Comune di Pombia



Regione Piemonte Provincia di Novara

UFFICIO SEGRETERIA

P.zza Martiri della Libertà 1 – 28050 Pombia (NO)
Tel. 0321.95333 (int. 406) Fax 0321.95396
e-mail segreteria@comune.pombia.no.it
pec ufficioprotocollo@comunedipombia.legalmail.it

Prot. N° 0005686

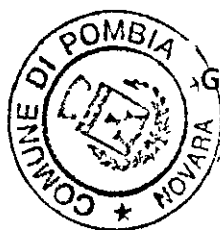
li, 04/09/2020

Oggetto: ASSUNZIONE OSSERVAZIONI A MASTERPLAN 2035 DI MALPENSA

Il sottoscritto GRAZIOLI GIOVANNI Sindaco del Comune di POMBIA - Provincia di Novara con riferimento alla apertura della Valutazione d'Impatto Ambientale sul Masterplan 2035 dell'aeroporto di Malpensa adotta e fa proprie le Osservazioni predisposte dal COVEST Comitato che si occupa dei disagi causati da Malpensa nell'Ovest Ticino e si impegna a confermare l'adozione nel Consiglio comunale prossimo venturo.

Avendo ricevuto in data successiva alla Giunta Comunale il sottoscritto Giovanni Grazioli in qualità di Legale Rappresentante adotta le osservazioni presentate dal Comitato dei Cittadini di Varallo Pombia per Aeroporto Malpensa e le osservazioni elaborate dall'Ing. Nuvolone incaricato della Provincia di Novara impegnandosi a sottoporle per l'approvazione al Consiglio Comunale.

Avendo avuto notizia che l'ENTE DI GESTIONE DELLE AREE PROTETTE DEL TICINO E DEL LAGO MAGGIORE ha sollevato eccezioni procedurali si riserva altresì la facoltà di presentare integrazioni.



IL SINDACO
GRAZIOLI Giovanni



N. Reg. 53

COMUNE di POMBIA

(Provincia di Novara)

VERBALE DI DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

**OGGETTO: AEROPORTO DI MILANO MALPENSA MASTERPLAN 2035 -
OSSERVAZIONI E PARERI**

L'anno **DUEMILAVENTI** il giorno **DUE** del mese di **SETTEMBRE** alle ore **quindici** e minuti **quindici** nella sede comunale in seguito a convocazione disposta dal Sindaco, si è riunita la Giunta Comunale nelle persone dei Sigg:

	COGNOME E NOME	Presente	Assente
1	GRAZIOLI Giovanni	X	
2	ARLUNNO Nicola	X	
3	MELONE Stefano		X

Assume la presidenza il Sig. GRAZIOLI Giovanni nella sua qualità di Sindaco con l'assistenza del Segretario Comunale Sig. Dott. Armando PASSARO

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

OGGETTO:

AEROPORTO DI MILANO MALPENSA MASTERPLAN 2035 - OSSERVAZIONI E PARERI

LA GIUNTA COMUNALE

PREMESSO CHE è stata avviata la procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale sul Progetto dell'Aeroporto di Milano Malpensa - Masterplan 2035 proposto da ENAC e che la consultazione pubblica è stata avviata il 7/07/2020;

VISTO l'art.24 comm. 2 e 3 del d.lgs.152/2006, il quale prevede che le osservazioni ai Masterplan devono pervenire entro il termine di 60 giorni dalla data di pubblicazione dell'avviso al pubblico nel Portale delle valutazioni ambientali del Ministero dell'Ambiente;

CONSIDERATO CHE il termine ultimo per la presentazione delle osservazioni del Masterplan di Malpensa 2035, verrebbe a scadere il 5 settembre 2020;

RICHIAMATA la deliberazione C.C. n.20 del 31/07/2020 con la quale si decideva:

- di richiedere agli Enti competenti il rinvio del termine attualmente annesso alla presentazione delle osservazioni al Masterplan Malpensa 2035, spirante il 5 settembre 2020, al fine di poter provvedere con la disponibilità del personale interno e dei professionisti all'elaborazione di documentazione che possa osservare in modo costruttivo uno sviluppo urbanistico che impatterà rilevantemente sul nostro territorio, sia da un punto di vista infrastrutturale sia da un punto di vista ambientale;

- di richiedere l'elezione di nuovo termine, oltre che per le ragioni annesse allo stato emergenziale dipendente da COVID-19, 31 ottobre 2020, e deliberato con DPCM del 11 luglio 2020, nel giorno **30 settembre 2020**;

PRESO ATTO che dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la Qualità dello Sviluppo non è pervenuta nessuna comunicazione di nuovo termine per la presentazione delle osservazioni al Masterplan Malpensa 2035;

ESAMINATO e ritenuto meritevole di accoglimento il documento di Osservazioni e Pareri - Settembre 2020 predisposto dal C.OVES.T - Comitato Ovest Ticino contro i disagi causati dall'aeroporto di Malpensa 2000 con sede in Varallo Pombia (NO) Via Simonetta n.3 inerente la valutazione di impatto ambientale del Masterplan 2035 Aeroporto di Malpensa (ns. prot. n.5646 del 02/09/2020);

DATO ATTO che questo Comune ha già espresso il parere ambientale negativo:

- allo studio di impatto ambientale e sul Master Plan della SEA con delibere di C.C. n. 25 del 18/07/2011 e n. 24 del 26/07/2012;
- sui Chiarimenti di SEA - Documentazione Novembre 2012 con delibera G.C. n.13 del 14/02/2013;

RITENUTO di fare proprie le conclusioni e le richieste contenute nel documento di Osservazioni e Pareri - Settembre 2020 predisposto dal C.OVES.T - Comitato Ovest Ticino contro i disagi causati dall'aeroporto di Malpensa 2000 con sede in Varallo Pombia (NO) Via Simonetta n.3;

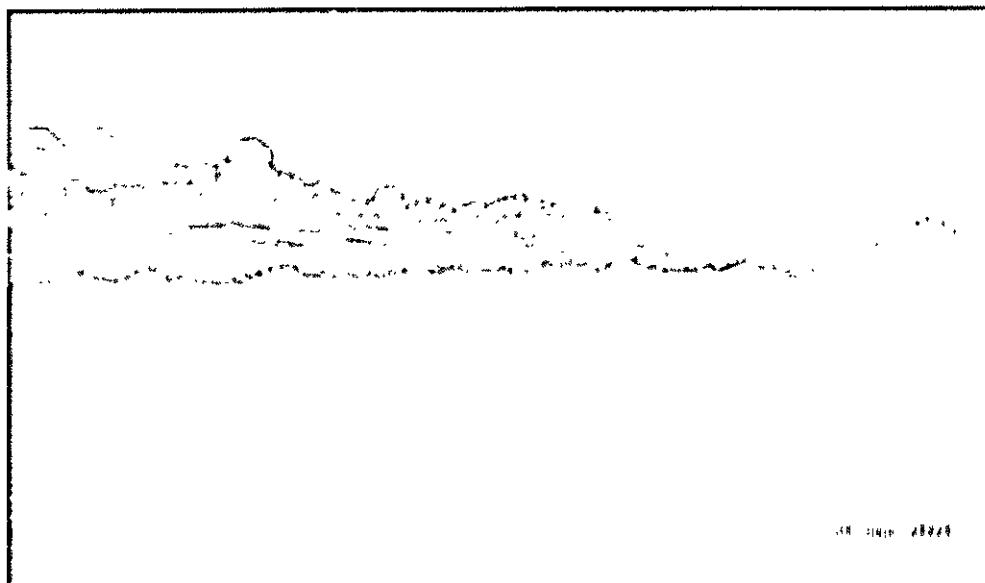
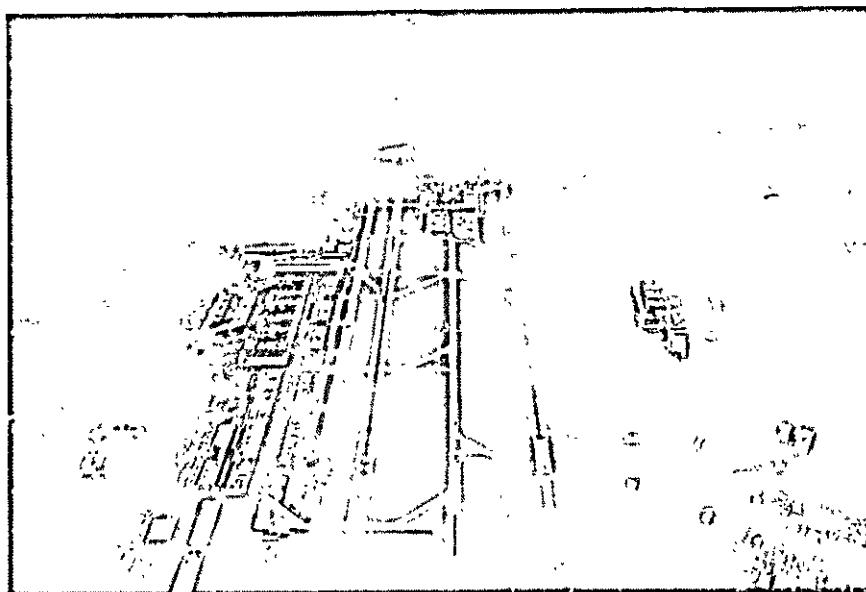
VISTO il parere favorevole preventivo del Responsabile del Servizio ai sensi dell'art.49 del D.Lgs. 267/2000;

CON votazione palese favorevole espressa nei modi di legge;

C.OVES.T

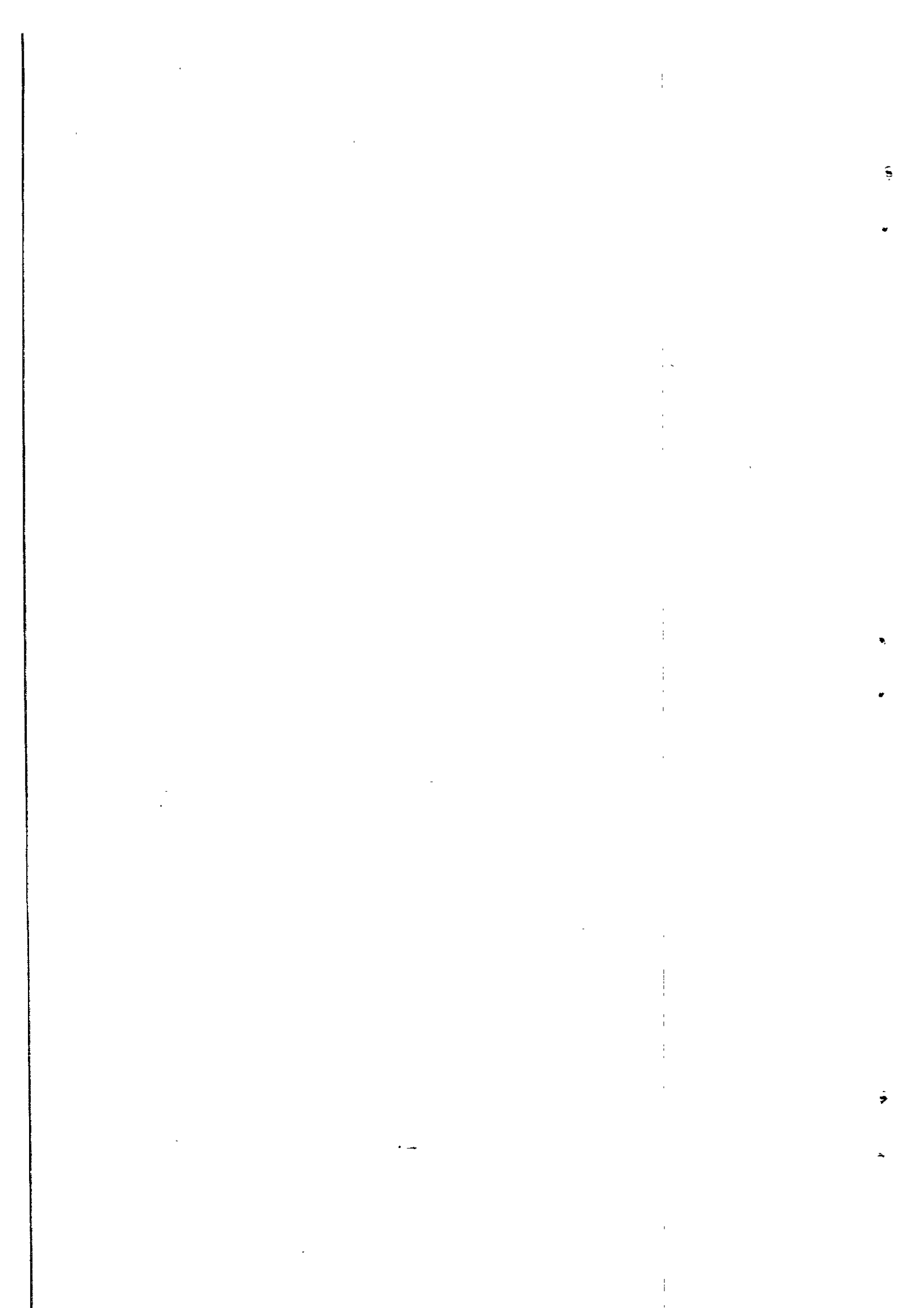
VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE AEROPORTO DI MILANO MALPENSA MASTERPLAN 2035

AI SENSI DELL'ART. 23 DEL D.Lgs 152/06 e s.m.i.



Settembre 2020

OSSERVAZIONI E PARERI



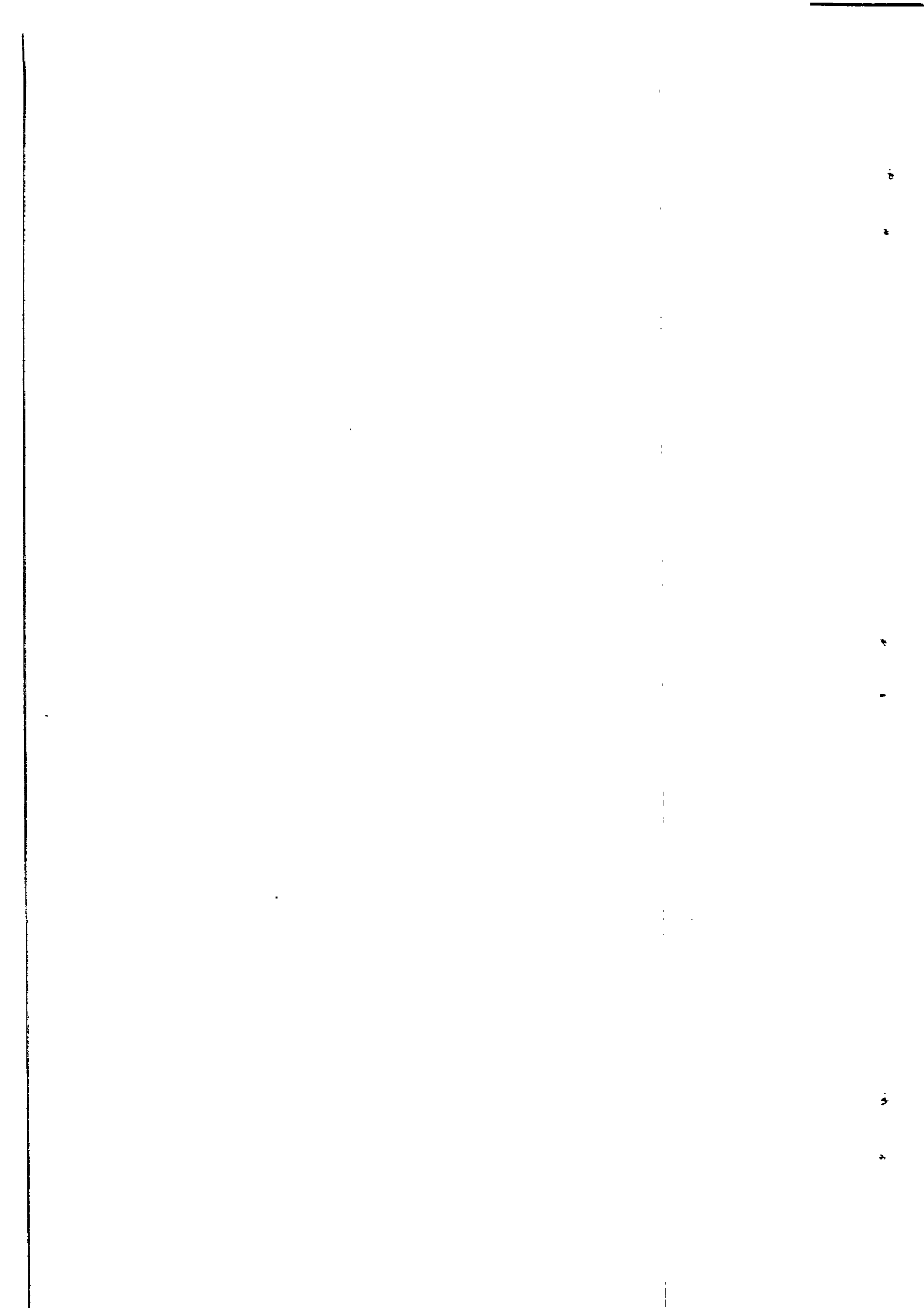
Varallo Pombia, settembre 2020

**Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela
del Territorio e del Mare**
Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la
Qualità dello Sviluppo
Viale Cristoforo Colombo 44
00147 ROMA
cress@pec.minambiente.it

e p.c.

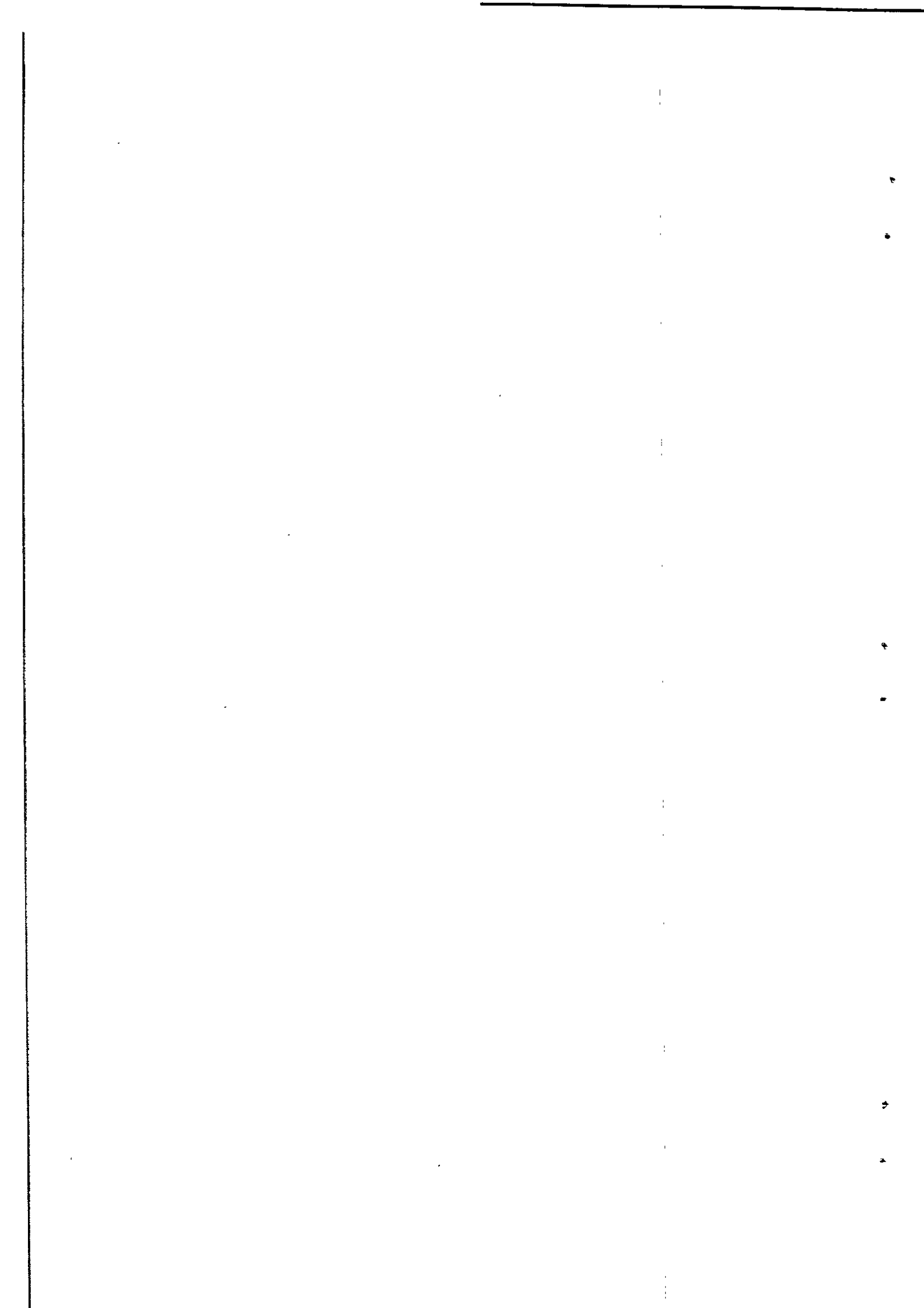
Regione Piemonte Direzione Ambiente
Via Principe Amedeo 17
10123 TORINO
territorio-ambiente@cert.regione.piemonte.it

**VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE
AEROPORTO DI MILANO MALPENSA
MASTERPLAN 2035**
AI SENSI DELL'ART. 23 DEL D.Lgs 152/06 e s.m.i.



SOMMARIO

Pag.	1	PROCEDURE
Pag.	1	OSSERVAZIONE - Non rispetto delle procedure
Pag.	3	OSSERVAZIONE - VIA di Malpensa senza VAS sul PNA
Pag.	5	LA GRANDE MALPENSA VENTI ANNI DI STORIE
Pag.	5	OSSERVAZIONE - Malpensa cronologia
Pag.	9	OSSERVAZIONE - Le criticità ambientali
Pag.	13	OSSERVAZIONE - Progetti di espansione
Pg.	14	OSSERVAZIONE - Sviluppo del traffico e Cargo
Pag.	16	OSSERVAZIONE - Airport City
Pag.	17	ATMOSFERA
Pag.	17	OSSERVAZIONE - Ambito d'incidenza impatti inadeguato
Pag.	29	OSSERVAZIONE - Errori nelle Tabelle Inventario emissioni
Pag.	30	OSSERVAZIONE - Confusione dati emissioni
Pag.	33	OSSERVAZIONE - Modellizzazioni incoerenti
Pag.	37	RUMORE
Pag.	37	OSSERVAZIONE - Carenze del SIA
Pag.	38	OSSERVAZIONE - Modello operativo considerato
Pag.	40	OSSERVAZIONE - Errore tabelle
Pag.	41	OSSERVAZIONE - Dati centraline ARPA PIEMONTE
Pag.	48	OSSERVAZIONE - Limite di immissione Comune di Pombia
Pag.	49	OSSERVAZIONE - Incompletezza dati componente acustica
Pag.	53	SALUTE
Pag.	53	OSSERVAZIONE - Impatti sulla salute
Pag.	54	CONCLUSIONI E RICHIESTE
Pag.	56	SOTTOSCRIZIONE ED ESTENSORI DELLE OSSERVAZIONI



PROCEDURE

OSSERVAZIONE - Non rispetto delle procedure

L'istanza di avvio della procedura di VIA sul nuovo progetto "Aeroporto Milano Malpensa - Masterplan 2035" è stato pubblicato nel sito del Ministero il 7 di luglio 2020. Entro 60 giorni dalla pubblicazione chiunque abbia interesse può prendere visione del progetto e del relativo studio ambientale e presentare in forma scritta le proprie osservazioni.

Della pubblicazione non è stata data comunicazione nelle forme previste per legge agli Enti della Regione Piemonte. In dettaglio la Regione Piemonte, la Provincia di Novara, il Parco del Ticino Piemonte che gestisce aree di Natura 2000 coinvolte dal Masterplan 2035, come pure i Comuni confinanti con i Comuni di sedime aeroportuale, Varallo Pombia, Pombia, Marano Ticino e Oleggio, non hanno ricevuto comunicazione come previsto dal Codice Ambientale DLgs. 152/2006 Art. 23 e s.m.i. ma lo hanno appreso dai media, con un ritardo di quasi un mese.

Codice dell'ambiente - Parte II - Valutazione Impatto Ambientale, VAS e IPPC

(1) il presente articolo è stato così sostituito dall' art. 12, comma 1, D.Lgs. 16 giugno 2017, n. 104.

Art. 23 Presentazione dell'istanza, avvio del procedimento di VIA e pubblicazione degli atti (1)

1. Il proponente presenta l'istanza di VIA trasmettendo all'autorità competente in formato elettronico:

.....

e) l'avviso al pubblico, con i contenuti indicati all'articolo 24, comma 2;

f) copia della ricevuta di avvenuto pagamento del contributo di cui all'articolo 33;

g) i risultati della procedura di dibattito pubblico eventualmente svolta ai sensi dell'articolo 22 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50.

.....

4. La documentazione di cui al comma 1 è immediatamente pubblicata e resa accessibile, con modalità tali da garantire la tutela della riservatezza di eventuali informazioni industriali o commerciali indicate dal proponente, in conformità a quanto previsto dalla disciplina sull'accesso del pubblico all'informazione ambientale, nel sito web dell'autorità competente all'esito delle verifiche di cui al comma 3.

L'autorità competente comunica contestualmente per via telematica a tutte le Amministrazioni e a tutti gli enti territoriali potenzialmente interessati e comunque competenti ad esprimersi sulla realizzazione del progetto, l'avvenuta pubblicazione della documentazione nel proprio sito web. La medesima comunicazione è effettuata in sede di notifica ad altro Stato ai sensi dell'articolo 32, comma 1.

.....

Art. 24 Consultazione del pubblico, acquisizione dei pareri e consultazioni transfrontaliere (1)

.....

2. L'avviso al pubblico, predisposto dal proponente, è pubblicato a cura dell'autorità competente ai sensi e per gli effetti di cui al comma 1, e ne è data comunque informazione nell'albo pretorio informatico delle amministrazioni comunali territorialmente interessate. L'avviso al pubblico deve indicare almeno:

a) il proponente, la denominazione del progetto e la tipologia di procedura autorizzativa necessaria ai fini della realizzazione del progetto;

b) l'avvenuta presentazione dell'istanza di VIA e l'eventuale applicazione delle disposizioni di cui all'articolo 32;

.....

(1) Articolo inserito dall' art. 13, comma 2, D.Lgs. 16 giugno 2017, n. 104.

Art. 24-bis Inchiesta pubblica (1) 1. L'autorità competente può disporre che la consultazione del pubblico di cui all'articolo 24, comma 3, primo periodo, si svolga nelle forme dell'inchiesta pubblica, con oneri a carico del proponente, nel rispetto del termine massimo di novanta giorni. L'inchiesta si conclude con una relazione sui lavori svolti ed un giudizio sui risultati emersi, predisposti dall'autorità competente. 2. Per i progetti di cui all'allegato II, e nell'ipotesi in cui non sia stata svolta la procedura di dibattito pubblico di cui all'articolo 22 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, l'autorità competente si esprime con decisione motivata, sentito il proponente, qualora la richiesta di svolgimento dell'inchiesta pubblica sia presentata dal consiglio regionale della Regione territorialmente interessata, ovvero da un numero di consigli comunali rappresentativi di almeno cinquantamila residenti nei territori interessati, ovvero da un numero di associazioni riconosciute ai sensi dell'articolo 18 della legge 8 luglio 1986, n. 349, rappresentativo di almeno cinquantamila iscritti. 3. La richiesta di cui al comma 2, motivata specificamente in relazione ai potenziali impatti ambientali del progetto, è presentata entro il quarantesimo giorno dalla pubblicazione dell'avviso al pubblico di cui all'articolo 24, comma 1.

Inoltre non è stata esplicitata la procedura di Dibattito Pubblico come da Codice degli Appalti DL 18 aprile 2016 n. 50 e Decreto attuativo DPCM 10 maggio 2018 n. 76, che la prevede "per gli aeroporti per le opere che riguardano nuovi terminal passeggeri o merci, o nuove piste di atterraggio e decollo superiori a 1.500 metri di lunghezza e comunque con valore di investimento complessivo superiore a 200 milioni di euro al netto di Iva del complesso dei contratti previsti".

Decreto del presidente del Consiglio dei ministri 10 maggio 2018, n. 76
Regolamento recante modalità di svolgimento, tipologie e soglie dimensionali delle opere sottoposte a dibattito pubblico.

Art. 1. Oggetto

1. I progetti di fattibilità, ovvero i documenti di fattibilità delle alternative progettuali delle opere, di cui all'Allegato 1, che costituisce parte integrante del presente decreto, sono sottoposti, nei casi individuati dal presente decreto, a dibattito pubblico.

Art. 2 Definizioni

1. Ai fini del presente decreto, si intende per:

- a) dibattito pubblico: il processo di informazione, partecipazione e confronto pubblico sull'opportunità, sulle soluzioni progettuali di opere, su progetti o interventi di cui all'Allegato 1;
- b) codice: il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e successive modificazioni, recante codice dei contratti pubblici.

Art. 3. Ambito di applicazione

1. Sono soggette a dibattito pubblico, ai sensi dell'articolo 22, comma 1, del codice, le opere rientranti nelle tipologie di cui all'Allegato 1.

2. I parametri di riferimento delle soglie dimensionali delle opere inserite nell'Allegato 1 sono ridotti del cinquanta per cento se si tratta, con riferimento a particolari esigenze di salvaguardia, di interventi ricadenti, anche in parte:

- a) su beni del patrimonio culturale e naturale iscritti nella Lista del Patrimonio Mondiale dell'UNESCO, ai sensi della Conferenza sul Patrimonio Mondiale del 1977;
- b) nella zona tampone come definita nelle Linee Guida Operative emanate dall'UNESCO;
- c) nei parchi nazionali e regionali e nelle aree marine protette.

3. Per le opere di cui all'Allegato 1, di importo compreso tra la soglia ivi indicata e due terzi della medesima, l'amministrazione aggiudicatrice o l'ente aggiudicatore indice il dibattito pubblico su richiesta:

- a) della Presidenza del Consiglio dei ministri o dei Ministeri direttamente interessati alla realizzazione dell'opera;
- b) di un Consiglio regionale o di una Provincia o di una Città metropolitana o di un comune capoluogo di provincia territorialmente interessati dall'intervento;
- c) di uno o più consigli comunali o di unioni di comuni territorialmente interessati dall'intervento, se complessivamente rappresentativi di almeno 100.000 abitanti;
- d) di almeno 50.000 cittadini elettori nei territori in cui è previsto l'intervento;
- e) di almeno un terzo dei cittadini elettori per gli interventi che interessano le isole con non più di 100.000 abitanti e per il territorio di comuni di montagna.

4. L'amministrazione aggiudicatrice o l'ente aggiudicatore può indire su propria iniziativa il dibattito pubblico quando ne rileva l'opportunità.

5. Non si effettua il dibattito pubblico:

- a) per le opere realizzate con le procedure previste dagli articoli 159 e 163 del codice e per quelle di difesa nazionale di cui all'articolo 233 del decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66;
- b) per interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, restauri, adeguamenti tecnologici e completamenti;
- c) per le opere già sottoposte a procedure preliminari di consultazione pubblica sulla base del regolamento (UE) n. 347 del 17 aprile 2013, ovvero di altra norma europea.

Ciò premesso riteniamo che la presente procedura di V.I.A. non sia conforme ai dispositivi di legge e ci riserviamo la facoltà di attuare in seguito le opportune iniziative legali.

Riteniamo ciononostante di fare le Osservazioni di merito a questo Masterplan.

OSSERVAZIONE - VIA di Malpensa senza VAS sul PNA

Osserviamo che la VIA sul Masterplan 2035 di Malpensa inizia quando non è ancora terminata la procedura di VAS del Piano Nazionale degli Aeroporti.

Dal portale ministeriale risulta ad oggi conclusa per il PNA la sola fase di consultazione preliminare (scoping), con il rilascio da parte della Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale - VIA e VAS del parere n. 2328 del 03/03/2017.

Nel citato parere la Commissione Tecnica VA richiama il DPR n. 201 del 17.09.2015, atto legislativo che individua gli aeroporti di interesse nazionale ai sensi dell'art. 698 del codice della navigazione, e rileva come l'individuazione degli aeroporti nazionali e *l'Atto di pianificazione concernente la rete aeroportuale di interesse nazionale e le azioni di razionalizzazione ed efficientamento del settore e dei relativi servizi* richiamato nelle premesse del citato DPR è avvenuto senza espletare una procedura di VAS e comunque tenendo conto esclusivamente di criteri (dimensioni e tipologia di traffico, ubicazione territoriale, ruolo strategico e quanto previsto nei progetti TEN) che non sono di carattere ambientale. La Commissione prescrive che il PNA nelle fasi successive di VAS e RA dia conto "della sostenibilità ambientale delle scelte poste alla base dell'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale e, in caso di esito negativo di tale verifica, siano apportate le necessarie revisioni". Tra le numerose 'informazioni di dettaglio' che la Commissione Tecnica indica al Proponente per la redazione del RA, di particolare rilievo sono quelle che attengono alla sostenibilità ambientale delle scelte del PNA.

Anche la Regione Lombardia ha fatto le sue Osservazioni sul PNA. Nel Parere n. 2328 del 3.03.2017 relativo all'istruttoria della VAS del PNA Regione Lombardia individua forti criticità nell'aera di Malpensa, che necessitano di alti e adeguati approfondimenti delle infrastrutture.

Evidenzia criticità ambientali legati alla presenza dei siti di Natura 2000.

La Regione Lombardia cita per Malpensa la stessa criticità dell'aeroporto di Ciampino, dove il rumore è l'aspetto più rilevante.

Alla Commissione europea che sul PNA formula precisi quesiti metodologici di verifica della compatibilità ambientale, la DVA con Prot. n. DVA-2016-0010959 del 22/04/2016 risponde che in merito alla procedura di VAS sul PNA che è ancora in fase di scoping si dovrà attendere la conclusione di tale fase. Contemporaneamente la DVA ha chiesto alla CTVA di considerare nelle attività istruttorie le domande complementari della Commissione europea.

Rileviamo quindi come nel PNA l'attribuzione del rango di un aeroporto si basi essenzialmente su logiche e criteri di natura concorrenziale e di sostenibilità economica; per promuovere la sostenibilità in tutte le sue dimensioni, è invece necessario che si tenga in considerazione anche la dimensione ambientale quale elemento costitutivo del Piano e criterio valutativo, che solamente una VAS può produrre.

La valutazione complessiva sul singolo aeroporto dovrebbe inoltre considerare compiutamente le relazioni con il contesto territoriale, paesistico e ambientale in cui lo stesso è inserito, considerando un intorno sufficientemente ampio, quindi la coerenza con altri sistemi territoriali esistenti.

Nel sistema degli obiettivi strategici del Piano Nazionale degli Aeroporti, l'incremento del traffico passeggeri (pur in assenza di interventi significativi) non viene di per sé considerato come elemento da valutare nei suoi impatti ambientali. Questo aspetto dovrebbe invece rientrare nell'approfondimento, sia in termini di scenari che di valutazione degli impatti indotti.

Altro elemento di specifico approfondimento dovrebbe riguardare la lettura del sistema aeroportuale connessa alla funzione cargo degli scali, al fine di delineare meglio gli effetti ambientali peculiari ma anche territoriali indotti, si pensi ad esempio al comparto della logistica.

Questa considerazione e osservazione ha particolare rilievo in riferimento allo scalo aeroportuale di Malpensa, situato all'interno dei Parchi regionali della Valle del Ticino lombardo e piemontese che fanno parte della Rete Natura 2000, patrimonio UNESCO e le cui aree, limitrofe allo scalo aeroportuale, sono ancora in attesa del completamento delle mitigazioni e compensazioni ambientali previste e promesse a seguito della realizzazione del progetto Malpensa 2000.

Concludendo, osserviamo che deve essere riconosciuta la prevalenza del PNA e della sua VAS sui singoli Masterplan aeroportuali e ch

Osserviamo infine che in relazione al PNA e al presente piano di sviluppo di Malpensa sarebbe opportuno e necessario l'utilizzo diffuso degli aeroporti sul territorio nazionale, sia per limitare gli impatti dei grandi aeroporti già di per sé elevati distribuendoli sui vari aeroporti esistenti, sia per creare e ricreare sistemi di accesso alle aree economiche e turistiche del paese nella ricostruzione di una rete economica oggi fortemente compromessa.

LA GRANDE MALPENSA VENTI ANNI DI STORIE

OSSERVAZIONE - Malpensa cronologia

Da aeroporto della brughiera sviluppatosi dopo la guerra per accogliere il traffico aereo europeo, in step successivi, nel 1985 prese il via l'attuazione del progetto "Malpensa 2000" con la formazione di un primo 'Piano Regolatore Generale Aeroportuale'.

Malpensa fu trasformata in aeroporto internazionale per ragioni politiche e non di mercato con la finalità di assumere la funzione di hub internazionale e intercontinentale del Nord Italia, prescindendo dalla sua collocazione incuneata tra aree fortemente urbanizzate e mal collegate e limitrofe ad aree naturalistiche protette. Dai suoi primi passi emersero posizioni non coerenti con le normative europee. Il PRG del 1985 fu approvato dal punto di vista trasportistico con DM/903/87 e dal punto di vista urbanistico con il DM/1299/93. Più volte il PRG è stato interpretato in modo 'borderline' da ENAC, SEA e autorità italiane, creando le condizioni per le quali le rappresentanze del territorio hanno spesso definito l'aeroporto *illegale e illegittimo*. Da allora, infatti, *Malpensa 2000* è cresciuta in modo incontrollato, eludendo le normative di tutela dei beni giuridici di primaria importanza quali l'ambiente, il territorio e la salute.

La Commissione Europea, a seguito della segnalazione dei Coordinamenti dei Sindaci di Lombardia e Piemonte, delle Associazioni ambientaliste e dei Comitati, avvenuta tramite europarlamentari italiani presso la Commissione, con lettera del 20.12.2001 comunicava alle autorità italiane di avere avuto notizia che, per la costruzione del *terzo satellite* era stato di recente approvato un nuovo progetto. Affermava che, rispetto a quanto previsto nel PRG del 1987, cioè prima dell'entrata in vigore della direttiva sulla VIA, sarebbe stato addirittura necessario demolire le fondazioni già esistenti. Il progetto del 1987 prevedeva infatti 2 piani e 3 livelli, mentre il nuovo progetto prevedeva 5 piani e 6 livelli. Ritenendo questa una modifica sostanziale, tale da essere oggetto di una procedura di VIA o di assoggettabilità a VIA (screening), la Commissione Europea chiedeva chiarimenti al Governo Italiano.

La Commissione Europea, inoltre, con lettera del 28.02.2003 contestava in modo analogo all'Italia anche le procedure seguite per l'autorizzazione del *terzo/terzo* dell'aerostazione.

Dalle risposte delle autorità italiane, la Commissione Europea era messa a conoscenza del fatto che la prima gravissima violazione della direttiva VIA riguardava proprio la mancata effettuazione della VIA sul PRG originario dell'aeroporto.

Le autorità italiane affermarono essere stata eseguita una VIA nel 1986 sul progetto originale (PRG) presso la regione Lombardia, approvata dalla Giunta Regionale con Delibera n° IV/35081 del 26.7.1988. Trattandosi di una procedura iniziata prima dell'entrata in vigore della direttiva 85/337/CEE sulla VIA e conclusa immediatamente dopo, non ha, ovviamente, alcun valore ai fini del rispetto della direttiva VIA europea, perché non rispondeva ai requisiti espressi dalla direttiva stessa, primo fra tutti quello della partecipazione del pubblico eventualmente interessato.

Il contenzioso fu complesso e si concluse con l'archiviazione del ricorso N. 2001-5129 del 5 aprile 2006 nonostante la violazione della direttiva VIA, sulla base che il soggetto attuatore non dichiarava un aumento del traffico:

sul parere n° 576 della Commissione VIA, il Ministro dell'Ambiente, con lettera Prot. GAE/2004/3000/005 del 1.4.2004 scriveva a SEA e al Presidente della Regione Lombardia, segnalando che la non assoggettabilità a VIA delle opere era stata accolta dalla UE sulla base del rilievo che "il soggetto attuatore non segnala aumento di traffico" ed era comunque subordinata al rispetto, tra l'altro, delle seguenti condizioni:

• Non venga superato l'attuale limite autorizzato di movimenti, sia di aeromobili che di passeggeri, conseguenti anche al trasferimento dei voli da Linate a Malpensa confermato con il DPCM 13-12-1999 (21,3 milioni. Il limite precedente era 12 milioni n.d.r.)

• Per la verifica di ottemperanza dei punti da 1 a 6 dovrà essere costituito un apposito Osservatorio Ambientale presso il Ministero dell'Ambiente.

Il limite dei passeggeri stabilito nel 1999 e confermato dal Parere n° 576 del 2004 della Commissione VIA in 21,3 milioni all'anno è stato superato in alcuni anni (nel 2006 - pax 21.767.267, nel 2007 - pax 23.885.391, nel 2018 - pax 24.725.490, nel 2019 - pax 28.846.299 = dati Assareoport) e l'aeroporto di Malpensa ha quindi operato al di fuori della legalità. Al superamento dei limiti di traffico avrebbe infatti dovuto seguire l'assoggettamento alla VIA, cosa mai fatta.

Nell'ottobre 1997 il traffico di Linate avrebbe dovuto trasferirsi a Malpensa. Le compagnie aeree fecero ricorso alla Commissione Europea. Ne seguì una disciplina transitoria per permettere all'hub di Malpensa di partire mantenendo a Linate una quota pari al 34% del traffico precedentemente gestito. Linate non verrà mai chiusa neppure in seguito, non solo per volontà della compagnia aerea, ma anche della politica e dei cittadini milanesi.

L'aeroporto di Malpensa fu quindi trasformato in hub cittadino nonostante fosse collocato lontano e mal collegato con la sua città, Milano, che ne è anche socio di maggioranza. E' stato sviluppato in un'area naturalistica protetta da norme internazionali e non è mai stato sottoposto negli anni a VAS, non ha mai superato positivamente una VIA.

La prima VIA del 1999 basata su 944 movimenti/giorno e 21,3 milioni di passeggeri che costituivano i passeggeri presenti allora a Malpensa con l'aggiunta di quelli che sarebbero stati trasferiti da Linate, ebbe esito negativo: il Ministero dell'Ambiente e quello dei Beni Culturali emanarono il DM 25 novembre 1999 n. DEC/VIA/4231 in cui espresse "giudizio di compatibilità ambientale negativo".

Tale esito venne superato politicamente dal D.P.C.M. del 3.12.1999 denominato Decreto D'Alema che consentì i movimenti e il numero massimo di passeggeri di cui sopra, al fine di assolvere gli impegni presi, ma pose condizioni ambientali che ad oggi non sono state ancora attuate.

Il *Decreto D'Alema del 12/12/1999* prevedeva una serie d'interventi di mitigazione 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..."

Per effetto del Decreto D'Alema del 12/12/99 si poté procedere alla ripartizione del traffico aereo e quindi al definitivo trasferimento di voli da Linate a Malpensa.

In realtà molti degli interventi previsti dal Decreto D'Alema del 1999 non furono allora e non sono stati ancora oggi anno 2020 attuati:

- 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 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.

Osserviamo inoltre che in data 11.09.2010 si è svolto il Convegno ANCAI a Cinisi, nel corso del quale il Presidente Mario Aspesi aveva 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 del 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 21 anni in regime di mancato rispetto delle regole e quindi fuori legge, per quanto riguarda i voli notturni.

Il nuovo progetto di sviluppo di SEA, prevedendo già sulla carta un incremento del traffico notturno, conferma che intende perseverare nell'illegalità, così come ha operato per 12 anni.

Inoltre parti delle aree di preesistente brughiera situate a sud della attuale aerostazione che avrebbero dovute essere riqualificate, sono in procinto di essere "degradate ulteriormente" con la realizzazione di nuove infrastrutture anche in totale assenza, per negligenza di Regione Lombardia, di un Piano territoriale d'Area che valuti attraverso una VAS gli impatti cumulativi e l'effettiva necessità.

La compagnia di bandiera su cui si era fondato il progetto dell'hub, Alitalia, trasformata e gonfiata nel 2000 a compagnia di bandiera, dovendo tra l'altro trasportare a Milano Malpensa ogni mattina i suoi dipendenti e riportarli a Roma la sera, è crollata in condizioni fallimentari nel 2008, trascinando con sé illusioni di

crescita, di lavoro, di ricchezza e lasciando segni di degrado su un vasto territorio circostante che investe tre province e due regioni, come una urbanizzazione selvaggia e attività pompate da servizio di un aeroporto pieno di contraddizioni.

OSSERVAZIONI - Le criticità ambientali

Osservando le aree boschive nei dintorni di Malpensa anche a diversi km di distanza, si poteva osservare già all'indomani della inaugurazione della 'Grande Malpensa' che gli alberi ad alto fusto di tutte le specie erano in forte sofferenza, indice che la pressione esercitata dall'inquinamento era tale da causare un rilevante danno alla vegetazione.

Un numero considerevole di piante presentava un'ingente defogliazione e il deperimento della chioma, nonché piante morte ancora in piedi e altre già cadute a terra. Questo fenomeno si presenta anche all'esterno del territorio dei 6 Comuni di sedime, in zone naturalistiche di interesse botanico dei Parchi Regionali del Ticino piemontese e lombardo, che comprendono Siti di Interesse Comunitario (SIC) e Zone di Protezione Speciale (ZPS).

I danni riscontrati alla vegetazione sono contenuti e divulgati nel terzo rapporto scientifico del Parco del Ticino lombardo. Le ricerche iniziate nell'anno 2000 e proseguite nel 2001 e 2002 sulla qualità dell'aria dell'area, espone i risultati delle seguenti tre ricerche effettuate dal parco stesso.

- "monitoraggio della qualità dell'aria mediante licheni";
- "monitoraggio dello stato di salute della vegetazione boschiva mediante tecniche di rilevamento all'infrarosso falso colore";
- "valutazione della qualità dell'aria attraverso l'uso di campionatori puntiformi passivi";

Le conclusioni del rapporto sono che "le ricadute ambientali causate dall'attività aeroportuale non sono a tutt'oggi sottoposte ad azioni di monitoraggio sistematico da parte di alcuna autorità, fatta eccezione, e in modo parziale per il rumore".

"...i dati raccolti ed i diversi studi pubblicati dal Parco evidenziano una situazione di generalizzato e preoccupante degrado della qualità dell'aria soprattutto lungo una vasta area posta intorno all'asse che inizia a sud-ovest, tra Cerano e Trecate, per giungere a nor-est sino a Gallarate."

"Ciò ha rilevato che la pressione esercitata dall'inquinamento atmosferico sugli ecosistemi del Parco del Ticino è tutt'altro che trascurabile e comunque tale da causare danno biologico significativo a molte specie vegetali sensibili con conseguente alterazione di interi ecosistemi.

Certo è che il danno biologico rilevato a carico di vegetali ed ecosistemi è indice di una situazione non certo favorevole anche per la salute della popolazione umana."

"L'area analizzata necessiterebbe, quindi, di urgenti e significative azioni di contenimento e mitigazione del fenomeno, innanzi tutto evitando di realizzare nuovi interventi che vadano a impattare ulteriormente sulla già precaria qualità dell'aria e quindi sull'equilibrio ambientale complessivo."

Lo Studio Ambientitalia del Parco del Ticino piemontese, condotto negli anni 2000 e 2001 nei siti piemontesi sugli inquinanti atmosferici e pubblicato nel 2002 conclude:

Per quanto riguarda l'influenza del nuovo aeroporto Malpensa 2000 sulla qualità dell'aria all'interno delle zone protette, l'applicazione di un modello di diffusione alle emissioni di mezzi aerei che sorvolano la zona d'indagine, nonché alle emissioni delle principali attività condotte all'interno del sedime aeroportuale, ha consentito di evidenziare uno specifico contributo agli attuali livelli di concentrazioni dei principali inquinanti atmosferici. In particolare, è stato possibile mettere in luce come la zona compresa tra Pombia e Bellinzago risulti quella maggiormente interessata dalle ricadute di NOx emessi dalle attività connesse all'aeroporto di Malpensa. Qui lo specifico contributo risulta, quanto meno in più periodi dell'anno, preponderante rispetto ad altre fonti locali. Per le altre aree dove frequentemente si osservano i valori più elevati di concentrazione, altre fonti di emissione, prossime alle aree protette considerate, possono essere chiamate in causa.

La Sentenza Quintavalle nel 2008 certifica per la prima volta il danno ambientale prodotto dagli aerei in decollo.

Nel 2008 la sentenza condannò il Ministero dei Trasporti e SEA al pagamento di circa 5 milioni di euro a titolo di indennizzo, in favore del proprietario del fondo Umberto Quintavalle.

Si tratta di una proprietà agricola di 200 ettari, 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.

A seguito della 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 risiedere.

Pertanto nell'anno 1999, il proprietario ricorse al tribunale di Milano, chiedendo, previo accertamento di 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.

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

Riguardo l'inquinamento dei gas di scarico degli aerei che coinvolge il terreno in questione, il giudice sottolineò che l'indagine era 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 rilevanti 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 non ritenne necessario soffermarsi oltre sulla questione se l'omissione della VIA potesse o no funzionare quale condizione determinativa dell'evento dannoso, in quanto concluse: **"che anche le immissioni di gas di scarico esistono e non sono tollerabili (indipendentemente dal rispetto della normativa vigente in materia)"**.

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.

A seguito della Sentenza Quintavalle del 2008, il Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare, richiese all'Ispettorato Generale del Corpo Forestale dello Stato un sopralluogo 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, rilevò che la zona interessata era 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."

aggiunse 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..."

Una Nota del Ministero dell'Ambiente a seguito della relazione del Corpo Forestale, nell'ottobre 2010, inviata 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 rimandava alle determinazioni delle Autorità competenti a livello regionale le forme adeguate di gestione del Parco Naturale del Ticino, al fine di scongiurare la perdita di habitat e di specie, con progetti di recupero e di rinaturalizzazione dell'area, conseguenti agli effetti ambientali generati dal sorvolo.

Il Ministero fece 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 Province 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 al 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."

Il Parco del Ticino Lombardo il 4 febbraio 2011 scrive una Lettera a Regione Lombardia avente a 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. Caso EU 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."

Si tratta del Caso EU Pilot 1509/10/ENVI aperto dalla Commissione Europea in merito alla mancata adozione di misure di salvaguardia e conservazione del SIC IT2010012 "Brughiera del Dosso".

Nell'aprile 2011, sempre in relazione all'Esposto Quintavalle - Aeroporto di Malpensa, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare diede incarico all'Istituto ISPRA - Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale - 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, definì il percorso per l'avvio di un'istruttoria per il danno ambientale. Descrisse inoltre l'istruttoria necessaria per attivare gli strumenti di risarcimento e di prevenzione e ripristino.

Citò 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 aerei, misure difensive che limitino gli impatti sull'ambiente, come la materiale ricostituzione delle zone di bosco compromesse dall'inquinamento."

Il 22 giugno 2012 la Commissione Europea ha inviato al Governo Italiano una lettera di messa in mora e fu aperta la Procedura di Infrazione 2012/4096, che nel frattempo è stata archiviata nella seduta del 25.02.2016.

I passaggi citati delle tappe di sviluppo dell'aeroporto e di emersione di criticità ambientali dimostrano come l'impatto degli aerei in decollo da Malpensa sulla salute dell'ambiente è stato certificato al di là di ogni ragionevole dubbio.

Osserviamo che le criticità ambientali emerse, come pure quelle sanitarie, derivanti dalla collocazione limitrofa e/o incuneata tra aree naturalistiche di pregio non giustificano il carattere di necessità e urgenza dichiarato dalla proponente, dal momento che le esigenze di trasporto aereo sia passeggeri sia merci nel nord Italia può essere assolto con ampiezza di capacità dai dieci aeroporti esistenti nelle stesse regioni del nord Italia.

OSSERVAZIONE - Progetti di espansione

Il primo progetto di espansione, denominato "*Nuovo Masterplan di Malpensa*", risale al 2009, la procedura di VIA iniziò nel 2011. Il Masterplan prevedeva 50 milioni di passeggeri al 2030 con la costruzione di una terza pista parallela e a sud-ovest delle due esistenti. A seguito di un fiume di pareri negativi pervenuti alla Commissione VIA dai territori lombardo e piemontese, Comuni, Province e Parchi Naturali, Associazioni nazionali e locali e cittadini singoli, SEA/ENAC produssero nel 2012 prima delle "*Integrazioni Volontarie*" e, a seguito di un secondo fiume di nuove osservazioni negative, SEA stessa produsse nello stesso anno 2012 del "*Chiarimenti*", infine, nel 2014 delle "*Osservazioni*" al suo stesso *Nuovo Masterplan di Malpensa* e sospese il Piano ritirandolo prima che ne fosse deliberato il rigetto da parte del Ministero, a seguito della relazione negativa della Commissione VIA. Nelle "*Osservazioni*" più volte è citato il riferimento alle richieste avanzate dai territori e alle criticità ambientali emerse nella fase di Valutazione ambientale, facendo presupporre la volontà di un diverso approccio. Il presente Masterplan 2035 non conferma tale volontà, anzi sembra stendere una pietra sulle criticità degli ultimi 20 anni.

Nel 2016 SEA organizzò una serie di incontri su invito presso la propria sede per presentare le Linee guida per un nuovo *Masterplan al 2030* con 32 milioni di passeggeri e senza la terza pista di decollo e per recepire gli input provenienti dal territorio. L'apertura di dialogo con il territorio si è fermata quasi subito.

Nel 2020 con la situazione recessiva legata alla pandemia del Covid-19 ancora aperta in tutto il mondo e anche in Italia, ENAC/SEA chiedono l'avvio della procedura di VIA per questo nuovo *Masterplan 2035*. SEA vuole raddoppiare i passeggeri portandoli dai 24,6 milioni del 2018 a 41 milioni nell'anno al 2035 e raddoppiare il tonnellaggio delle merci movimentate nel Cargo da 500 mila a 1 milione e 200 mila tonnellate l'anno.

L'affermazione di SEA in occasione della presentazione ai Sindaci del CUV del 16 giugno 2020 "il maggior traffico non porterà maggiori impatti sull'ambiente" (CUV 18.06.2020 pag. 7) lascia sbigottiti. Purtroppo la lettura della relazione sembra confermare questo convincimento degli estensori del Piano.

SEA afferma che "la configurazione attuale dell'aeroporto ha messo in evidenza (cfr. Parte P2 del SIA) come le cause di possibile interferenza sulla salute pubblica connesse alla presenza e all'esercizio dell'aeroporto siano del tutto trascurabili per il

settore dell'inquinamento atmosferico e di scarsa rilevanza per quanto riguarda il clima acustico"(cfr. Parte P4 del SIA).

A Malpensa siamo a tutt'oggi in assenza di un Piano d'Area essendo quello vecchio scaduto dal 1999. La Regione Lombardia ne ha ostinatamente osteggiato la formazione. Di fatto non esiste una pianificazione complessiva di questa area. Il presente Masterplan si sostituisce a tutti gli effetti a un Piano d'area che si sovrappone ai Piani regolatori locali, definisce le necessità di infrastrutture di cui l'aeroporto ha bisogno per raddoppiare la sua attività. Le nuove infrastrutture graveranno sui sistemi di mobilità e ambientali generali e sulla fiscalità generale a fronte di obiettivi che nulla hanno a che vedere con il territorio, anzi lo danneggiano ulteriormente.

Osserviamo che dal 2014, anno in cui SEA dovette ritirare il *Nuovo Masterplan* prima della bocciatura della VIA, nessun evento ha modificato radicalmente la situazione per la quale il raddoppio del traffico aereo a Malpensa possa essere giustificabile o reso sostenibile per l'ambiente e la salute dei cittadini. L'unica novità è rappresentata dalla procedura di formazione del Piano Nazionale degli Aeroporti che non si è ancora conclusa. L'avvio della procedura di VIA su un nuovo Masterplan di Malpensa che ne delinea uno sviluppo fino al 2035 è in contrasto con la formazione del PNA stesso.

OSSERVAZIONE - Sviluppo del traffico e cargo

Allo stato, prima del *Covid* e al netto del *Bridge*, che comportò per tre mesi il trasferimento di tutti i voli di Linate a Malpensa nell'anno 2019, Malpensa trasportava 24 milioni di passeggeri e 500 tonnellate di merci l'anno e l'ambiente è degradato. Non è credibile come il degrado possa diminuire raddoppiando la movimentazione di passeggeri e i tonnellaggi di merce.

L'eventuale miglioramento degli impatti aerei in funzione delle nuove tecnologie deve servire a ripristinare l'ambiente e non costituire certezza di minori impatti come il proponente vuole indurci a dedurre.

In una seconda fase, se le tecnologie lo permetteranno, l'aeroporto potrà svilupparsi partendo da uno stato di fatto ambientale accettabile, senza peggiorarlo.

Le strutture attuali già consentono uno sviluppo del traffico fino a 33-34 milioni di passeggeri come da noi citato nelle Osservazioni da noi presentate a luglio 2011 al *Nuovo Masterplan aeroportuale*, rendendo così superflue molte delle opere previste nel *Masterplan 2035*.

Lo sviluppo del CARGO dalle attuali 500 mila tonnellate/anno alle future 1 milione e 200 mila tonnellate nel 2035 è dal punto di vista strutturale il più importante e il più preoccupante dal punto di vista ambientale.

Leggendo i dati si nota che per giustificarne la necessità ci si è basati solo sui dati degli ultimi 7 anni, e anche così i numeri non sono molto giustificanti. Se invece si analizza lo storico partendo dall'anno 2000, si nota che dopo un iniziale sviluppo fino al 2007, tra crisi e riprese lo sviluppo del Cargo di Malpensa è stato quasi piatto.

Entrando nel dettaglio il trasporto merci e posta via aereo nel 2017 in Italia era stato di 1,1 milioni di tonnellate, a Malpensa ne transitarono 0,58 milioni di ton. Nel 2018 c'è stata una flessione del 3,2%. Ne consegue che stando a una crescita moderata, l'unico modo per rendere remunerativi gli investimenti previsti dal *Masterplan 2035*, Malpensa dovrebbe togliere quote di mercato ad altri aeroporti italiani, magari come fatto con Orio al Serio da dove la DHL si è delocalizzata trasferendosi a Malpensa. La delocalizzazione pratica è tanto odiosa tra stati e tale resta se non peggiore quando avviene tra aeroporti, comportando licenziamenti o trasferimenti forzati con famiglie al seguito. Riteniamo inoltre che le quote Cargo oggi movimentate dall'aeroporto di Fiumicino non siano centralizzabili a Malpensa, cosa che comporterebbe l'aumento dei trasporti su gomma verso e da Malpensa con un aumento esponenziale di costi economici e ambientali.

Il progetto *Cargo City* è completato dalla costruzione di un grande parcheggio per i tir denominato *Pass4Core* Centro Servizi per l'Autotrasporto Cargo che è in fase di verifica, dopo aver ricevuto un finanziamento europeo. Questo progetto dà per scontata la realizzazione del *Masterplan 2035* e andrà a occupare 45.000 mq per l'allestimento di 154 stalli per gli autotrasportatori, con un contributo della UE pari al 20% dei costi di realizzazione fino a un importo di 2.141.000 euro. Il parcheggio, con le caratteristiche di area di sosta temporanea, va a cementificare un'area oggi coperta per la metà da boschi, la parte restante da una cava.

Il parcheggio provvisorio del Centro Servizi per i tir *PASS4CORE*, presentato alla verifica da parte del Ministero dell'Ambiente il 10 agosto 2020 è stato inserito nelle previsioni trasportistiche e nelle emissioni previsionali del SIA del *Masterplan 2035* elaborato a dicembre 2019? Andrà ad aggiungere stress impattante sulla qualità dell'aria e la viabilità e, oltre alla ulteriore cementificazione, toglierà ancora una volta ossigeno commerciale agli interporti esistenti sia in Piemonte che in Lombardia.

Concludendo, le quantità Cargo obiettivo della SEA contengono una palese contraddizione con il sistema paese. Dal momento che la SEA opera in concessione statale, è anche difficile ipotizzare che venga avallata la delocalizzazione a Malpensa di aree cargo da altri aeroporti che, sempre da parte dello stato, vengono dati in concessione ad altre società e/o aeroporti, anche in considerazione della perdita dei posti di lavoro nelle altre realtà.

Analoga contraddizione riscontriamo rispetto allo sforzo che l'Europa sta producendo per spostare le merci su treno con lo sviluppo dell'alta capacità.

In conclusione, noi riteniamo che il progetto *Cargo City* del *Masterplan 2035* rappresenti una grande speculazione edilizia ammantata da profezie economiche dubbie, una speculazione che danneggia gli abitanti e il territorio cementificando nuove aree anche boschive o di pregio naturalistico, senza motivazioni dimostrate di necessità.

Se si prendono in esame solo gli ultimi 5 anni, la crescita dei movimenti degli aeromobili appare repentina. Da questa Tabella contenuta nella Relazione del SIA si evince invece come i movimenti degli aeromobili siano costantemente diminuiti dal 2007 per raggiungere solo nel 2018 le quantità del 2011. Certamente questo

contraddice la affermazione di pubblica utilità, ma soprattutto di indifferibilità e urgenza tali da sovrapporre questo progetto e la sua VIA alla conclusione della VAS sul PNA ancora non conclusa.

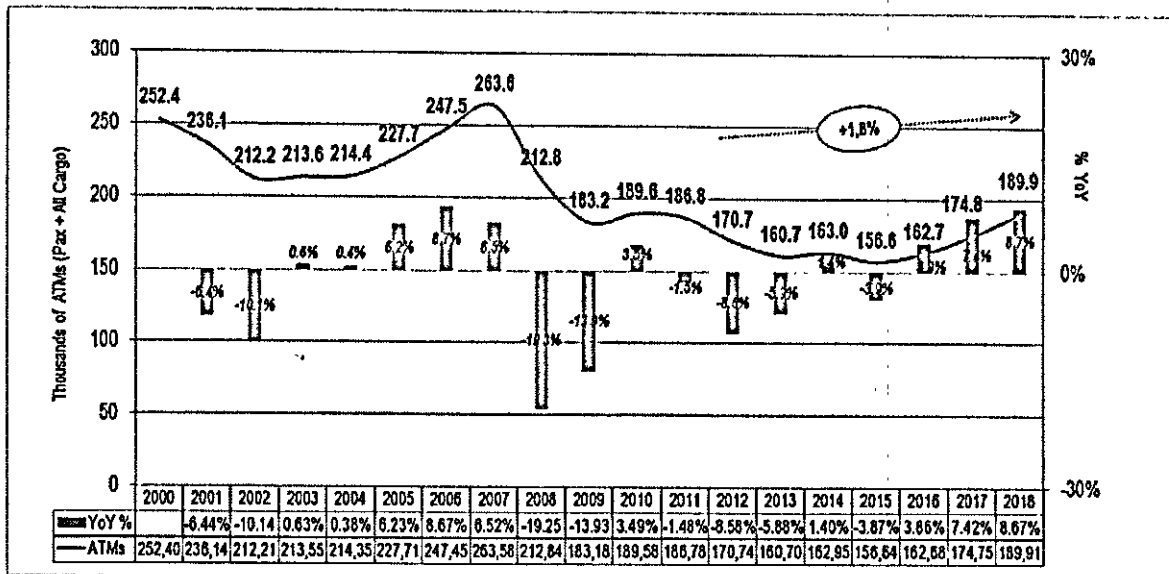


Figura 97 - Evoluzione dei movimenti di aeromobili (#) 2000-2018 presso l'aeroporto di Malpensa.

OSSERVAZIONE - AIRPORT CITY

Di fronte alla aerostazione una grande area di 110.000 mq è destinata a nuove strutture terziarie, ricettive e di servizio. La *Airport City* è posta all'interno del sedime aeroportuale e confina con l'aeroporto stesso. I viaggiatori vi accedono uscendo dall'aerostazione e oppure si accede da aree esterne all'aerostazione. Rappresenta una concorrenza sleale nei confronti di analoghe strutture già esistenti sul territorio e oggi già in grande difficoltà. D'altra parte, proprio trovandosi all'esterno dell'aeroporto attirerebbe clientela da un'area vasta, andando a gravare ancor più sul sistema di mobilità su strade e sui parcheggi già oggi insufficienti.

Con la costruzione di *Airport City* sparisce l'attuale parcheggio P3 per 1.500 auto che oggi è lì collocato e per il quale non è chiara la ricollocazione. La *Airport City* causa anche un danno alle amministrazioni comunali di sedime destinate a non incassare oneri di costruzione né IMU. Forse si accontenteranno degli oneri derivanti da nuove aree verdi che cambieranno destinazione per farne parcheggi SEA?

E' del tutto evidente che l'aspetto della cementificazione supera quello del trasporto aereo, che dovrebbe giustificare il grande piano.

ATMOSFERA

OSSERVAZIONE - Ambito d'incidenza impatti inadeguato

SEA - Proponente

Studio di Impatto Ambientale

Parte 2 – Lo stato attuale: l'ambiente e l'opera

PARTE 2.1 LO STATO DELL'AMBIENTE

1 ARIA E CLIMA

1.1 Inquadramento tematico

.....

Al fine di fornire il quadro emissivo attuale dell'area circostante l'aeroporto di Malpensa si è fatto riferimento ai dati forniti da ISPRA e INEMAR Regione Lombardia.

...

L'area in esame appartiene alla zona A: "Pianura ad elevata urbanizzazione", area caratterizzata da:

- più elevata densità di emissioni di PM10 primario, NOx e COV;*
- situazione meteorologica avversa per la dispersione degli inquinanti (velocità del vento limitata, frequenti casi di inversione termica, lunghi periodi di stabilità atmosferica caratterizzata da alta pressione);*
- alta densità abitativa, di attività industriali e di traffico.*

.....

1.4.3 I dati INEMAR – Regione Lombardia

A livello regionale, la Regione Lombardia fornisce le emissioni dei diversi inquinanti prodotte da tutte le sorgenti presenti sul territorio regionale. Con riferimento agli inquinanti oggetto di studio nel presente SIA, dall'analisi delle principali fonti emissive di ciascun inquinante, attraverso i dati INEMAR della Regione Lombardia (INventario EMISSIONI ARia – Regione Lombardia) relativi al 2014 (ultimo dato disponibile), caratterizzanti in particolare il territorio della Provincia di Varese, si evince che:

- per il PM10, la principale fonte emissiva è rappresentata dal macrosettore «Combustione non industriale» (51%), all'interno del quale la quasi totalità delle emissioni è legata alla combustione della legna nel riscaldamento domestico o all'aperto;*
- per le emissioni di Ossidi di azoto (NOx), queste sono principalmente dovute ai macrosettori «Trasporto su strada» (48%) e «Combustione nell'industria» (28%);*
- per il Biossido di zolfo (SO2), le principali fonti emissive sono connesse ai macrosettori «Combustione nell'industria» (44%) e «Processi produttivi» (41%);*
- Per l'anidride carbonica non si evidenzia una sostanziale percentuale relativa ad un macrosettore, in quanto le fonti emissive sono distribuite più omogeneamente: tra i macrosettori maggiormente connessi alla produzione di CO2 si evidenziano «Trasporto su strada» (32%), «Combustione nell'industria» (27%), «Combustione non industriale» (26%) e «Processi produttivi» (16%).*

Il Macrosettore «Altre sorgenti mobili e macchinari», all'interno del quale è compreso il traffico aereo nazionale ed internazionale (cicli LTO<1000 metri) nonché i mezzi di supporto a terra (GSE), ha un contributo sul totale emissivo provinciale pari a circa l'11% per l'NOx,

l'1% per il PM₁₀, il 7% per l'SO₂ ed il 5% per la CO₂.

Di seguito si riportano in forma tabellare e grafica i valori di emissione della Provincia di Varese, suddivisi per macrosettori.

	SO ₂	NOx	COV	CH ₄	CO	CO ₂	N ₂ O	NH ₃	PM2.5	PM10	PTS	CO ₂ eq	Precurs. O ₃	Tot. acidif. (H ⁺)
	t/anno	t/anno	t/anno	t/anno	t/anno	kt/anno	t/anno	t/anno	t/anno	t/anno	t/anno	kt/anno	t/anno	kt/anno
Produzione energia e trasform. combustibili	2,0	265	15	30	164	190	0,5	0,2	0,8	0,9	0,9	191	357	5,8
Combustione non industriale	68	984	881	643	7.262	1.268	49	18	753	772	815	1.298	2.889	25
Combustione nell'industria	475	3.441	334	119	1.627	1.302	49	70	59	79	101	1.320	4.713	94
Processi produttivi	447	106	498	7,5	707	776	3,2	0,3	26	49	74	777	706	16

	SO ₂	NOx	COV	CH ₄	CO	CO ₂	N ₂ O	NH ₃	PM2.5	PM10	PTS	CO ₂ eq	Precurs. O ₃	Tot. acidif. (H ⁺)
	t/anno	t/anno	t/anno	t/anno	t/anno	kt/anno	t/anno	t/anno	t/anno	t/anno	t/anno	kt/anno	t/anno	kt/anno
Estrazione e distribuzione combustibili	-	-	655	7.056	-	-	-	-	-	-	-	176	754	-
Uso di solventi	0,0	16	8.268		0,5	-	-	2,4	86	95	150	222	8.287	0,5
Trasporto su strada	10	5.785	1.343	115	6.031	1.551	57	83	316	429	551	1.571	9.065	131
Altre sorgenti mobili e macchinari	79	1.356	284	0,8	1.399	254	1,8	0,0	20	21	22	255	2.092	32
Trattamento e smaltimento rifiuti	8,3	124	14	8.084	48	21	36	7,7	2,7	2,7	2,9	234	284	3,4
Agricoltura		2,1	337	1.344			77	587	2,0	4,5	8,0	56	359	35
Altre sorgenti e assorbimenti	0,8	3,0	2.579	839	91	-537	0,1	5,1	47	61	65	-516	2.604	0,4
Totale	1.090	12.081	15.209	18.240	17.330	4.826	273	773	1.312	1.515	1.790	5.585	32.110	342

Tabella 1-2 Ripartizione delle emissioni per i macrosettori nella Provincia di Varese (Fonte: INEMAR Regione Lombardia 2014)

1.5.5 Conclusioni generali

Dalla disamina dei dati e delle analisi sopra citate, si è pervenuti alla conclusione che, alla meso scala, l'aeroporto non rappresenta una sorgente sitospecifica, avendo registrato una sostanziale

invarianza all'interno delle centraline indagate nell'analisi d'inquadramento storico (potenzialmente impattate e bianco).

Inoltre, evidenze bibliografiche, hanno messo in luce come la configurazione geografica e le caratteristiche meteorologiche, tipiche della pianura padana, siano tali per cui quest'area è di fatto un unico bacino omogeneo nel quale gli inquinanti tendono a diffondersi in modo uniforme e, in condizioni di stabilità atmosferica, ad accumularsi. Sulla base di tale considerazione, la lettura dei dati di monitoraggio sopra citati, alla micro-scala, farebbe supporre come i contributi emissivi siano tali da potersi attribuire alle sorgenti locali, con una ricaduta prossima alla sorgente stessa.

Questo comporta una sostanziale invarianza della concentrazione totale a fronte di una variabilità del contributo con l'allontanarsi dalla sorgente, nel caso in esame quella aeroportuale. In altre parole, in prossimità dell'aeroporto il contributo delle altre sorgenti è molto limitato ed è predominante il contributo aeroportuale man mano che ci si allontana dall'aeroporto il contributo di questo si riduce e diventa predominante il contributo delle altre sorgenti, quali ad esempio i riscaldamenti e l'inquinamento prodotto dall'edificio.

Da quanto sopra definito, si è scelto di procedere delimitando una porzione di lavoro e in quella attribuire il carico di "sorgente" all'aeroporto e al traffico presente sulla rete di accessibilità al sistema aeroportuale (sia il traffico indotto dall'aeroporto che il traffico complessivo).

Sulla base di quanto detto, nel proseguo della trattazione, per la determinazione delle concentrazioni mediante simulazioni modellistiche si terrà conto solo delle due principali sorgenti presenti nella micro-scala, quali il traffico e l'aeroporto, per poi effettuare i confronti con i limiti normativi.

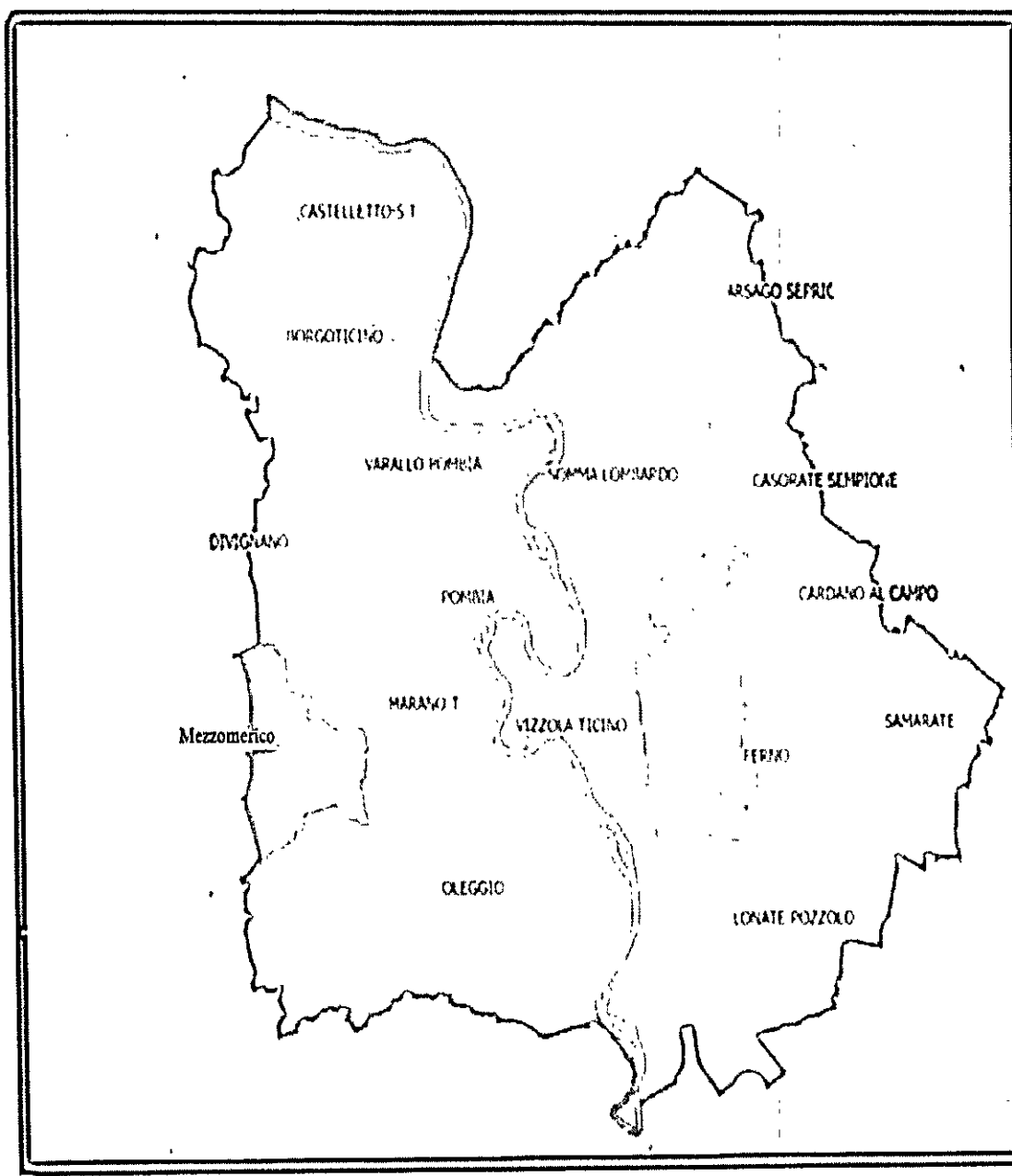
Rappresentare le emissioni di Malpensa a tutta l'area della provincia di Varese o della Lombardia è fuorviante e non appropriato rispetto agli impatti dell'attività aeroportuale.

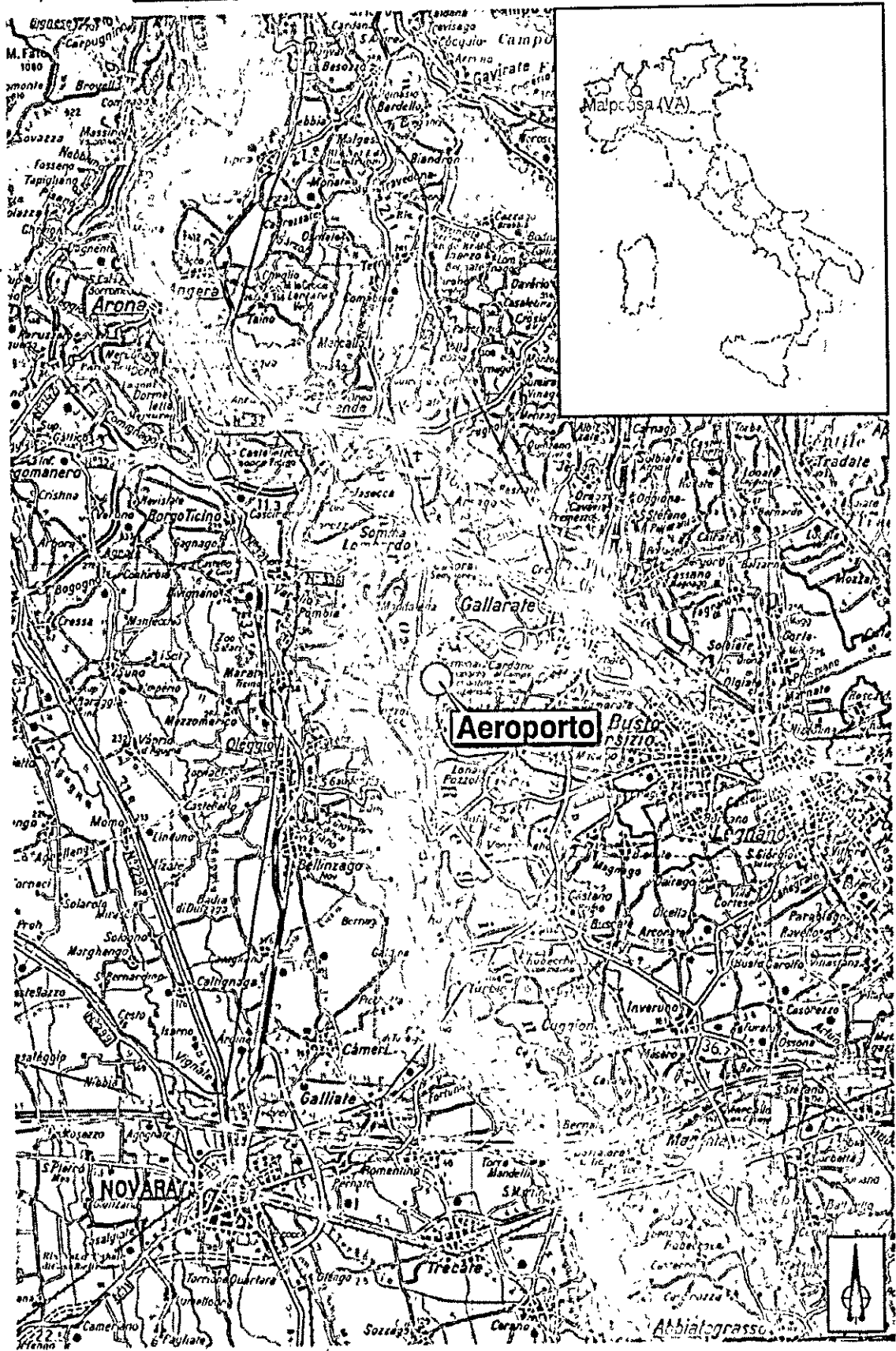
E' evidente che l'ambito in cui sono più rilevanti le incidenze delle emissioni di Malpensa sono quelle limitrofe all'aeroporto (vedi Paragrafo 1.5.5) e interessate dalle rotte di decollo.

Ribadiamo che questi dati sono riferiti all'impatto maggiore ma Malpensa influisce significativamente anche in zone più lontane.

Le seguenti cartine rappresentano l'area certamente interessata all'inquinamento atmosferico di Malpensa.

AREA INTERESSATA DALLE EMISSIONI DEL CICLO LTO





Comuni del Piemonte considerati		
Comune	Superficie Km2	Popolazione
Castelletto Sopra Ticino	14,61	10259
Varallo Pombia	13,58	4999
Pombia	12,00	2174
Marano Ticino	7,84	1572
Oleggio	37,80	13616
Borgo Ticino	13,27	4872
Mezzomerico	7,59	1215
Divignano	5,42	1472
TOTALE	112,11	40.179

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
Arsago Seprio	10,35	4886
TOTALE	118,68	78.495

Totale	
Superficie Km2	Popolazione
230,79	118.674

Emissioni IREA area di riferimento Piemonte

Di seguito riportiamo i dati delle emissioni dei Comuni Piemontesi relativi all'anno 2013 (sono i dati più recenti) come risultano da IREA (Inventario Regionale Emissioni Aria) della Regione Piemonte:

EMISSIONI PROVINCIA NOVARA ANNO 2013											
	CH4	CO	CO2 Kt	CO2 eq Kt	NH3	NMVO C	Nox	N2O	PM10	SO 2	PM2.5
CASTELLETTO SOPRA TICINO	130,40	355,62	39,04	47,13	11,54	141,91	127,54	3,02	35,13	1,90	27,30
VARALLO POMBIA	65,03	216,65	9,51	20,18	8,93	126,50	29,95	1,24	19,73	1,58	18,03
POMBIA	38,95	72,63	2,09	10,48	12,75	96,48	18,15	1,42	6,95	0,61	5,75
MARANO	100,50	53,56	4,91	11,02	40,53	55,92	66,05	4,13	22,87	0,47	19,76
OLEGGIO	459,76	463,77	34,91	57,55	139,82	250,95	93,75	14,25	42,68	2,42	36,86
DIVIGNANO	29,99	91,69	0,77	4,38	7,71	44,86	8,39	1,21	8,44	0,32	8,08
MEZZOMERICO	16,02	55,25	1,04	3,75	3,61	48,70	8,05	1,00	4,88	0,33	4,62
BORGO TICINO	68,77	229,91	26,83	35,37	7,94	116,76	121,88	2,01	25,38	1,17	17,34
TOTALE COMUNI PIEMONTE	909,41	1539,08	119,11	189,85	232,84	882,08	473,76	28,26	166,05	8,80	137,74

In questo inventario IREA non sono considerati gli inquinanti aggregati presenti invece nell'inventario INEMAR della Regione Lombardia. Per questo motivo li abbiamo calcolati utilizzando la stessa metodica utilizzata da INEMAR, che di seguito riportiamo.

Inquinanti aggregati

Nell'inventario emissioni sono disponibili i dati di alcuni parametri inquinanti "aggregati", ottenuti dalla combinazione dei dati di emissione di singoli inquinanti.

- CO2eq: totale emissioni di gas serra in termine di CO2 - equivalente
- Tot. acidif. (H+): totale emissioni sostanze acidificanti
- Precurs. O3: totale emissioni di precursori dell'ozono

CO2eq: totale emissioni di gas serra in termine di CO2 - equivalente

Le emissioni di "CO2eq" rappresentano le emissioni totali di gas serra, pesate sulla base del loro contributo all'effetto serra.

La stima delle emissioni aggregate di gas serra si basa sulla seguente relazione:

$$CO2eq = \sum GWPI \times Ei$$

CO2eq = emissioni di CO2 equivalente in kt/anno

GWPI = "Global Warming Potential", coefficienti IPCC pari a 1 - 0,021 - 0,31 rispettivamente per CO2, CH4 e N2O (IPCC, 2001)

Ei = emissioni di CO2 (in kt/anno), CH4 e N2O (in t/anno)

Esempio

Se le emissioni di CO2 sono 100 kt/anno, quelle di CH4 50 t/anno e quelle di N2O 10 t/anno, le emissioni di CO2eq sono date da:

$$CO2eq = 100 * 1 \text{ kt/anno} + 0,021 * 50 \text{ kt/anno} + 10 * 0,31 \text{ kt/anno} = 104,2 \text{ kt/anno.}$$

Tot. Acidif. (H): totale emissioni sostanze acidificanti

Le emissioni di "Tot. acidif. (H+)" rappresentano le emissioni totali di sostanze in grado di contribuire all'acidificazione delle precipitazioni.

La stima delle emissioni aggregate di sostanze acidificanti si basa sulla seguente relazione:

$$Tot.acidif. (H+) = \sum API \times Ei / 1.000$$

Tot. acidif. (H+) = emissioni di totale sostanze acidificanti in termini di kt/anno di equivalenti H+

API = fattori di potenziale acidificazione, pari a 31,25 - 21,74 e 58,82 rispettivamente per SO₂, NO_x e NH₃ (De Leeuw et al., 2002)

E_i = emissione dell'inquinante SO₂, NO_x e NH₃ (in t/anno)

Esempio

Se le emissioni di SO₂ sono 10 t/anno, quelle di N₂O 50 t/anno, quelle di NH₃ 1 t/anno, le emissioni di Tot. acidif. (H+) sono date da:

Tot. acidif. (H+) = (31,25 * 10 t/anno + 21,74 * 50 t/anno + 58,82 * 1 t/anno)/1000 = 1,46 kt/anno.

Precurs. O₃: totale emissioni di precursori dell'ozono

Le emissioni di "Precurs. O₃" rappresentano le emissioni totali di sostanze inquinanti in grado di favorire la formazione dell'ozono troposferico.

La stima delle emissioni aggregate di precursori dell'ozono si basa sulla seguente relazione:

Precurs. O₃ = ΣITOPPI x E_i

Precurs. O₃ = emissioni di precursori dell'ozono in t/anno

TOPPI = "Tropospheric Ozone Formation Potentials", coefficienti di formazione dell'ozono troposferico, pari a 1,22 - 1 - 0,014 e 0,11 rispettivamente per NO_x, COV, CH₄ e CO (De Leeuw et al., 2002)

E_i = emissioni di NO_x, COV, CH₄ e CO (in t/anno)

COVNM (NMVOC) è l'abbreviazione di non metanici composti organici volatili.

È un termine generico per una grande varietà di composti chimicamente diversi, come per esempio il benzene, l'etano, la formaldeide ecc.

Essenzialmente i COVNM sono identici ai COV, ma con il Metano escluso.

Emissioni traffico aereo INEMAR **e area di riferimento lombarda**

Precisiamo 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 sono state considerate le emissioni relative a:

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

Mentre tutto il traffico di autoveicoli da e per Malpensa è stato attribuito al Macrosettore 7 "Trasporto su strada" e considerato a carico totale dei Comuni: dovrebbe essere in parte attribuito a Malpensa.

Nome comune	Cod	Descrizione macrosettore	SO2	PM10	SOST_AC	PTS	CO2_eq	NOx	COV	PM2.5	PREC_OZ	CO	CO2
SAMARATE	2	Combustione non industriale	0,64	12,70	0,35	13,41	17,79	13,87	13,85	12,40	43,95	118,53	17,31
SAMARATE	3	Combustione nell'industria	4,01	1,04	0,61	1,25	19,04	22,11	3,99	0,90	34,44	31,87	16,94
SAMARATE	4	Processi produttivi	0,00	0,04	0,00	0,11	0,00	0,00	0,38	0,01	0,38	0,00	0,00
SAMARATE	5	Estrazione e distribuzione combustibili	0,00	0,00	0,00	0,00	2,97	0,00	7,67	0,00	9,33	0,00	0,00
SAMARATE	6	Uso di solventi	0,00	3,53	0,00	0,19	3,99	0,00	187,89	3,47	187,89	0,00	0,00
SAMARATE	7	Trasporto su strada	0,11	5,04	1,41	6,34	18,14	62,81	21,53	3,74	107,26	82,49	17,87
SAMARATE	8	Altre sorgenti mobili e macchine	3,17	0,52	1,11	0,52	9,89	48,38	11,72	0,49	74,17	53,32	9,99
SAMARATE	9	Trattamento e smaltimento rifiuti	0,00	0,03	0,00	0,03	0,00	0,00	0,00	0,03	0,01	0,06	0,00
SAMARATE	10	Agricoltura	0,00	0,02	0,14	0,03	0,22	0,05	7,25	0,01	7,38	0,00	0,00
SAMARATE	11	Altre sorgenti e assorbimenti	0,01	1,08	0,01	1,13	-3,04	0,04	17,84	0,84	18,02	1,17	-3,04
Totale			8,14	24,09	3,62	29,00	89,10	145,27	278,08	21,95	488,02	287,44	61,10

Nome comune	Cod	Descrizione macrosettore	SO2	PM10	SOST_AC	PTS	CO2_eq	NOx	COV	PM2.5	PREC_OZ	CO	CO2
VIZZOLA TICINO	2	Combustione non industriale	0,06	1,24	0,02	1,30	0,59	0,77	1,25	1,21	3,43	11,19	0,78
VIZZOLA TICINO	3	Combustione nell'industria	0,01	0,00	0,00	0,00	0,02	0,02	0,00	0,00	0,02	0,00	0,02
VIZZOLA TICINO	4	Processi produttivi	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,23	0,00	0,20	0,00	0,00
VIZZOLA TICINO	5	Estrazione e distribuzione combustibili	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,10	0,00	0,15	0,00	0,00
VIZZOLA TICINO	6	Uso di solventi	0,00	0,10	0,00	0,16	0,14	0,00	0,50	0,10	0,60	0,00	0,00
VIZZOLA TICINO	7	Trasporto su strada	0,06	2,58	0,83	3,37	9,57	36,67	3,63	1,84	51,22	25,87	8,48
VIZZOLA TICINO	8	Altre sorgenti mobili e macchine	0,00	0,02	0,01	0,02	0,04	0,41	0,04	0,02	0,56	0,14	0,04
VIZZOLA TICINO	9	Trattamento e smaltimento rifiuti	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
VIZZOLA TICINO	10	Agricoltura	0,00	0,00	0,02	0,00	0,02	0,02	2,11	0,00	2,13	0,00	0,00
VIZZOLA TICINO	11	Altre sorgenti e assorbimenti	0,00	0,04	0,00	0,04	-1,90	0,00	17,22	0,03	17,22	0,04	-1,90
Totale			0,13	3,96	0,88	4,91	6,76	37,89	34,05	3,21	84,43	37,24	8,39

Nome comune	Cod	Descrizione macrosettore	SO2	PM10	SOST_AC	PTS	CO2_eq	NOx	COV	PM2.5	PREC_OZ	CO	CO2
SOMMA LOMBARDO	2	Combustione non industriale	1,20	16,90	0,51	17,83	27,23	20,82	19,54	16,49	62,70	159,88	28,53
SOMMA LOMBARDO	3	Combustione nell'industria	0,51	0,50	0,22	0,54	0,59	0,25	1,56	0,49	13,10	2,34	0,66
SOMMA LOMBARDO	4	Processi produttivi	0,00	0,11	0,00	0,28	0,00	0,00	0,59	0,01	0,50	0,00	0,00
SOMMA LOMBARDO	5	Estrazione e distribuzione combustibili	0,00	0,00	0,00	0,00	4,03	0,00	15,82	0,00	18,08	0,00	0,00
SOMMA LOMBARDO	6	Uso di solventi	0,00	0,70	0,00	1,07	4,42	0,00	67,61	0,69	87,51	0,00	0,00
SOMMA LOMBARDO	7	Trasporto su strada	0,24	16,48	3,22	13,45	38,20	142,97	29,63	7,65	219,03	135,79	37,74
SOMMA LOMBARDO	8	Altre sorgenti mobili e macchine	27,35	7,54	12,47	7,54	87,84	634,48	84,95	7,05	792,37	504,21	87,55
SOMMA LOMBARDO	9	Trattamento e smaltimento rifiuti	0,00	0,03	0,00	0,04	0,00	0,00	0,03	0,03	0,01	0,07	0,00
SOMMA LOMBARDO	10	Agricoltura	0,00	0,01	0,17	0,01	0,28	0,05	6,64	0,00	6,78	0,00	0,00
SOMMA LOMBARDO	11	Altre sorgenti e assorbimenti	0,01	1,21	0,01	1,27	-13,53	0,05	90,78	0,93	91,01	1,50	-13,53
Totale			29,31	37,47	16,61	42,03	158,25	707,60	342,84	33,36	1297,08	803,59	147,95

Totale tutti i Comuni	SO2	PM10	SOST_AC	PTS	CO2_eq	NOx	COV	PM2.5	PREC_OZ	CO	CO2
	134,32	149,61	51,04	179,06	705,96	2091,78	1499,85	124,74	4361,24	2701,86	657,78

Emissioni totali area considerata

Considerando il totale delle emissioni di tutti i Comuni presi in considerazione da INEMAR, meno le emissioni attribuite al ciclo LTO, più i mezzi di supporto a terra e confrontandoli con le emissioni attribuite a Malpensa si ricava :

Totale emissioni comuni lombardi compreso Malpensa anno 2014											
	SO2	PM10	SOST_AC	PTS	CO2_eq	NOx	COV	PM2.5	PREC_OZ	CO	CO2
Totale tutti i Comuni	134,32	149,61	51,04	179,06	705,96	2091,78	1499,85	124,74	4361,24	2701,86	657,78
Totale Malpensa	77,06	12,53	28,28	12,53	239,85	1190,00	268,02	11,62	1867,65	1344,80	239,46
Comuni senza Malpensa	57,26	137,09	22,76	166,53	466,11	901,78	1231,83	113,12	2493,60	1358,06	418,32
	t	t	kt	t	kt	t	t	t	t	t	kt
Totale Malpensa	77	13	28	19	240	1190	268	12	1868	1344	239
Comuni Lombardia senza Malpensa	57	137	23	167	466	902	1232	113	2494	1358	418

Confronto emissioni Comuni Piemonte 2013 con Malpensa 2014											
	SO2	PM10	SOST_AC	PTS	CO2_eq	NOx	COV	PM2.5	PREC_OZ	CO	CO2
Comuni Piemonte	9	166	28	138	190	474	882		1790	1539	119
Totale Malpensa	77	13	28	13	240	1190	268	12	1868	1344	239

Totale emissioni Comuni Piemonte + Lombardia											
	SO2	PM10	SOST_AC	PTS	CO2_eq	NOx	COV	PM2.5	PREC_OZ	CO	CO2
Comuni Lombardia senza Malpensa	57	137	23	167	466	902	1232	113	2494	1358	418
Comuni Piemonte	9	166	28	138	190	474	882		1790	1539	119
TOTALE	66	303	50	304	656	1376	2114	113	4283	2897	537

Confronto emissioni Comuni Piemonte + Lombardia con Malpensa 2014											
	SO2	PM10	SOST_AC	PTS	CO2_eq	NOx	COV	PM2.5	PREC_OZ	CO	CO2
Totale Comuni	66	303	50	304	656	1376	2114	113	4283	2897	537
Totale Malpensa	77	13	28	13	240	1190	268	12	1868	1344	239

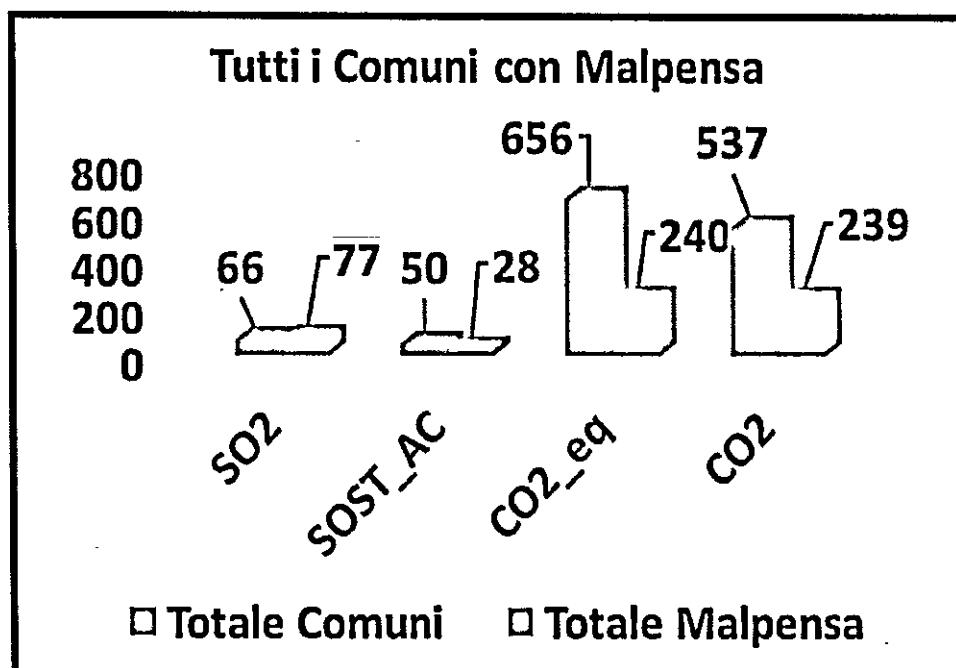
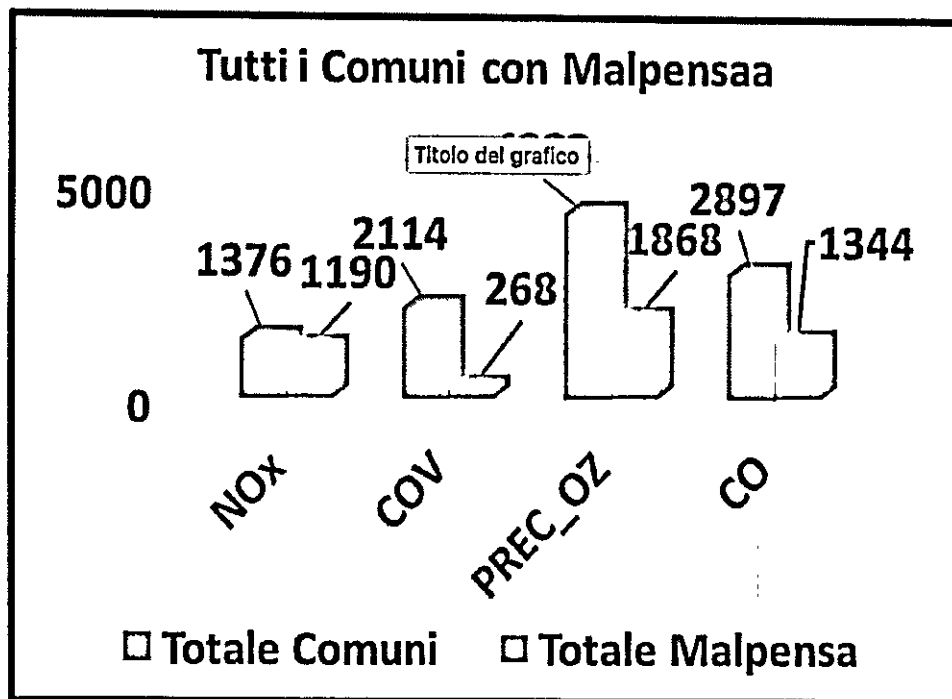
Analisi dati Inemar e IREA area interessata

Confronto emissioni Comuni Piemonte + Lombardia con Malpensa 2014 e Malpensa											
	SO2	PM10	SOST_AC	PTS	CO2_eq	NOx	COV	PM2.5	PREC_OZ	CO	CO2
Totale Comuni	143	316	79	317	896	2566	2382	125	6151	4241	777
Totale Malpensa	77	13	28	13	240	1190	268	12	1868	1344	239
Percentuale	53,84%	3,97%	35,95%	3,95%	26,77%	46,38%	11,25%	9,32%	30,36%	31,69%	30,82%

Il rapporto viene fatto fra tutte le emissioni Malpensa compresa e soltanto le emissioni Malpensa:

- per il PM10 Malpensa contribuisce per circa 3,97%
- per il PM2,5 Malpensa contribuisce per circa 9,32%
- per le emissioni di Ossidi di azoto (NOx) Malpensa contribuisce per circa il 46,38%
- per il Biossido di zolfo (SO2) Malpensa contribuisce per circa il 53,84%
- per i monossido di carbonio(CO) Malpensa contribuisce per circa il 31,69%
- per l'anidride carbonica (CO2) Malpensa contribuisce per circa il 30,8%
- per le sostane acidificanti Malpensa contribuisce per circa il 35,4%
- per i precursori dell ozono Malpensa contribuisce per circa il 30,36%
- per il CO2equivalente Malpensa contribuisce per circa il 26,77%
- per i composti organici volatili (COV) Malpensa contribuisce per circa 11,25%

I grafici che seguono evidenziano il peso degli inquinanti dell'area considerata senza Malpensa e gli inquinanti di Malpensa.



Questo dimostra il peso decisivo che il traffico aereo ha rispetto alle emissioni della zona.

Va notato che in questa analisi il traffico veicolare da e per Malpensa è considerato a carico dei Comuni e non viene considerato il contributo della centrale di cogenerazione di SEA.

Questa analisi si basa sui dati INEMAR 2014 e IREA 2013 che sono gli ultimi disponibili anche a livello comunale

OSSERVAZIONE - Errori nelle Tabelle Inventario emissioni

SEA - Proponente

Studio di Impatto Ambientale

Parte 2 – Lo stato attuale: l'ambiente e l'opera

PARTE 2.1 LO STATO DELL'AMBIENTE

1 ARIA E CLIMA

1.6 Le simulazioni modellistiche

1.6.3 Lo scenario di Baseline 2018

.....

1.6.3.6 Risultanze dello studio in termini emissivi

In termini emissivi la configurazione dello stato attuale riprodotta all'interno del software di simulazione LASPORT ha portato a risultati in cui sono specificati i valori emissivi degli inquinanti rispetto alla specifica sorgente simulata.

Per avere un quadro generale sulle emissioni prodotte dalle sorgenti individuate nel modello si riportano di seguito la Tabella 1-12, relativa alle emissioni totali calcolate considerando il contributo del traffico stradale indotto e la Tabella 1-13, relativa alle emissioni totali calcolate considerando il contributo del traffico stradale complessivo.

	FB	NOX	HC	CO	PM10	BNZ	CO2	SOX
Op. aeree	67.760,0	1.061,76	69,047	548,847	5,975	1,384	213.783,000	54,208
Handling/GSE	647,148	29,102	2,345	10,010	1,852	0,047	2.041,750	0,518
APU	679,530	3,735	9,435	14,725	0,411	0,189	2.143,920	0,544
Centrale SEA	55.970,3	89,660	0,000	75,340	0,000	0,000	116.472,0	0,000
Flusso indotto	11.494,2	155,462	57,783	218,363	9,595	0,886	36.971,9	0,163
TOTALE	136.551	1.339,7	169,20	867,28	17,83	2,50	371.412,00	55,43

Tabella 1-12 Inventario delle emissioni totali (tonnellate) calcolate con il contributo del traffico stradale indotto – baseline 2018 (Fonte: Monitoraggio ed analisi modellistiche dell'Università degli Studi di Milano Bicocca)

Il totale degli idrocarburi incombusti (HC) è sbagliato il valore corretto è 138,61.

	FB	NOX	HC	CO	PM10	BNZ	CO2	SOX
Op. aeree	67.760,0	1.061,76	69,047	548,847	5,975	1,384	213.783,00	54,208
Handling/GSE	647,148	29,102	2,345	10,010	1,852	0,047	2.041,750	0,518
APU	679,530	3,735	9,435	14,725	0,411	0,189	2.143,920	0,544
Centrale SEA	55.970,30	89,660	0,000	75,340	0,000	0,000	116.472,0	0,000
Flusso compl.	18.051,50	230,588	99,214	375,502	14,886	1,563	59.865,3	0,260
TOTALE	143.109	1.414,8	210,63	1.024,4	23,12	3,18	394.306	55,53

Tabella 1-13 Inventario delle emissioni totali (tonnellate) calcolate con il contributo del traffico stradale complessivo – baseline 2018 (Fonte: Monitoraggio ed analisi modellistiche dell'Università degli Studi di Milano Bicocca)

Il totale degli idrocarburi incombusti (HC) è sbagliato il valore corretto è 180,041

OSSERVAZIONE - Confusione dati emissioni

SEA - Proponente

Studio di Impatto Ambientale

Parte 4 - Gli impatti

PARTE 4.4 GLI IMPATTI POTENZIALI DELL'OPERA E DELL'ESERCIZIO

.....

12.3 Gli aspetti emissivi

12.3.3 Modifica dei livelli di concentrazione degli inquinanti

Analisi sui gas climalteranti CO₂

La stima dell'impatto dell'opera sul clima può essere valutata in termini di emissioni di gas ad effetto serra. Nel caso in esame sono state considerate le emissioni di CO₂, in quanto gli altri gas ad effetto serra rispetto all'anidride carbonica possono ritenersi trascurabili. Ciò è giustificato anche da quanto affermato dalla Comunità Europea, per cui la CO₂ rappresenterebbe un gas serra prodotto soprattutto dall'attività umana che è responsabile del 63% del riscaldamento globale causato dall'uomo.

Sono state calcolate quindi le emissioni di CO₂ generate dalle sorgenti aeronautiche dell'aeroporto di Milano-Malpensa, i cui risultati vengono riportati nel Par. 12.3.1.

Per quantificare tali emissioni, in termini relativi sul territorio, e per quantificare quindi l'impatto sul clima potenzialmente prodotto dagli interventi previsti dal Masterplan, ci si è soffermati su due aspetti che valutano:

- 1. il contributo, in termini di emissioni di CO₂, dell'aeroporto di Milano Malpensa sui cambiamenti climatici rispetto al settore aeronautico nazionale (attraverso l'utilizzo dei dati ISPRA);*
- 2. il contributo, in termini di emissioni di CO₂, dell'aeroporto di Milano Malpensa sui cambiamenti climatici rispetto alla totalità delle sorgenti emissive presenti nella Provincia di Varese (attraverso l'utilizzo dei dati INEMAR).*

1. il contributo, in termini di emissioni di CO₂, dell'aeroporto di Milano Malpensa sui cambiamenti climatici rispetto al settore aeronautico nazionale

Dalle elaborazioni svolte sui dati forniti da ISPRA non è stato possibile individuare un trend ben definito, dal quale poter stimare precisamente il valore emissivo di anidride carbonica previsto allo scenario di progetto 2035. Pertanto, si è scelto di far riferimento all'ultimo dato disponibile fornito dalla banca dati (2017).

Il valore di emissione medio di CO₂ generato dall'aviazione nazionale, preso come riferimento per la presente analisi, sarà quindi quello registrato nel 2017 da ISPRA, pari a 2.220,72 kt.

Considerando che il valore di emissione di CO₂ generato dalla sorgente aeromobile, previsto allo scenario 2035 e stimato mediante il modello di simulazione LASPORT, risulta pari a circa 300 kt, nella tabella seguente è possibile osservare il contributo dell'Aeroporto di Milano Malpensa in termini percentuali di emissioni di CO₂ rispetto all'intero settore aeronautico nazionale.

CO ₂ Aeroporto Malpensa al 2035 (scenario simulato)	CO ₂ Settore aeronautico nazionale (ISPRA)	Contributo aeroportuale sul settore aeronautico nazionale
300 kt	2.220,72 kt	13,5%

Tabella 12-12 Contributo dell'Aeroporto di Milano Malpensa rispetto al settore aeroportuale nazionale

Alla luce dei risultati si nota come relativamente al settore aeronautico nazionale, si stima che le sorgenti aeromobili di Malpensa emettano circa il 13,5% di CO₂ rispetto alla totalità di emissioni di CO₂ prodotte dal traffico aereo nazionale.

2. Il contributo, in termini di emissioni di CO₂, dell'aeroporto di Milano Malpensa sui cambiamenti climatici rispetto alla totalità delle sorgenti emissive presenti nella Provincia di Varese

Per tale analisi è stato preso come termine di riferimento il valore emissivo di CO₂ prodotto dalla totalità delle sorgenti della Provincia di Varese nell'ultimo anno disponibile fornito dalla banca dati INEMAR (2014), non avendo le informazioni necessarie per ipotizzare un valore definito di emissioni di CO₂ che verranno prodotte nel 2035. Il valore registrato nel 2014 da INEMAR, corrispondente alle emissioni di CO₂ generate dalle sorgenti presenti sull'intera Provincia di Varese, è pari a 4.826 kt.

La tabella seguente riporta il contributo che le sorgenti aeroportuali previste per il 2035 avranno sul clima rispetto alle sorgenti presenti su territorio provinciale.

CO ₂ Aeroporto Malpensa al 2035 (scenario simulato)	CO ₂ Settore aeronautico nazionale (ISPRA)	Contributo aeroportuale sul settore aeronautico nazionale
422 kt	4.826 kt	8,7%

Alla luce dei risultati è possibile notare come rispetto all'intero territorio provinciale l'aeroporto di Malpensa contribuisce all'emissione di circa l'8,7% di CO₂.

Va evidenziato come i valori percentuali risultanti dalle analisi sopra condotte sono frutto di assunzioni ed ipotesi tra cui emergono le seguenti:

- all'interno delle simulazioni sono stati inseriti input cautelativi (come ad esempio, si ricorda, che lo scenario futuro è stato elaborato rispetto alle condizioni "business as usual", ossia senza tener conto dell'evoluzione tecnologica delle flotte aeromobili e conseguentemente la mancata considerazione dei benefici derivanti dal progressivo rinnovo della flotta e dalle connesse migliori prestazioni ambientali dei nuovi aeromobili) che hanno portato ad una stima cautelativa delle emissioni di CO₂ previste per il 2035;*
- i valori simulati allo scenario di progetto 2035 sono stati confrontati con i dati forniti da ISPRA e INEMAR registrati nell'ultimo anno disponibile, poiché dal trend storico dei dati non è stato possibile individuare un valore preciso caratterizzante le emissioni di CO₂ al 2035.*

Dal trend storico elaborato a partire dai dati di emissione di CO₂ forniti da ISPRA, si sottolinea come negli ultimi anni, ed in particolare a partire dal 2010 le emissioni di CO₂ generate dalle sorgenti aeroportuali nazionali si sono ridotte complessivamente di circa il 20%. È possibile, pertanto, associare tale riduzione alla maggiore attenzione che negli ultimi anni si sta ponendo sul tema dei cambiamenti climatici e su una gestione degli aeroporti volta alla promozione di tecnologie che riducano le emissioni di anidride carbonica.

Tale orientamento verso una gestione sostenibile dal punto di vista ambientale, come noto dal trend stimato a partire dai dati INEMAR, non riguarda solo il settore aeroportuale, ma anche gli altri settori industriali, produttivi e di trasporto.

Alla luce di tali considerazioni è evidente come allo scenario futuro di riferimento per l'aeroporto di Milano Malpensa (2035), si preveda la prosecuzione di questa politica di riduzione di emissioni di gas ad effetto serra ed in particolare della CO₂, già iniziata.

Nell'ottica, dunque, di un'ideale politica di riduzione di emissioni di gas ad effetto serra, i potenziali impatti prodotti dall'operatività aeronautica possono ritenersi trascurabili e pertanto non si attende alcuna modifica significativa dei livelli di concentrazione degli inquinanti.

Ulteriore analisi effettuata sui ricettori ha riguardato il confronto dei livelli di concentrazione ottenuti, per ogni inquinante, nello scenario baseline 2018 e quelli ottenuti, per gli stessi inquinanti, nello scenario futuro al 2035.

Le tabelle sono "fumose" di difficile interpretazione. Forse considerano le emissioni solo del ciclo LTO e poi tutte le emissioni aeroportuali.

Le considerazioni delle ultime tre frasi sono auspici o buone intenzioni e non hanno nessuna valenza tecnico/scientifica.

OSSERVAZIONE - Modellizzazioni incoerenti

	FB	NOX	HC	CO	PM10	BNZ	CO2	SOX
Op. aeree	67760,000	1061,760	69,047	548,847	5,975	1,384	213783,000	54,208
Handling/GSE	647,148	29,102	2,345	10,010	1,852	0,047	2041,750	0,518
APU	679,530	3,735	9,435	14,725	0,411	0,189	2143,920	0,544
Centrale SEA	55970,300	89,660	0,000	75,340	0,000	0,000	116472,000	0,000
Flusso Indotto	11494,200	155,462	57,783	218,363	9,595	0,866	36971,900	0,163
TOTALE	136551,178	1339,719	138,610	867,285	17,833	2,486	371412,570	55,433

Tabella 1-13 Inventario delle emissioni totali (tonnellate) calcolate con il contributo del traffico stradale indotto - baseline 2018

	89086,678	1094,597	88,827	573,582	8,238	1,62	217968,67	55,27
--	-----------	----------	--------	---------	-------	------	-----------	-------

	FB	NOX	HC	CO	PM10	BNZ	CO2	SOX
Op. aeree	67760,000	1061,760	69,047	548,847	5,975	1,384	213783,000	54,208
Handling/GSE	647,148	29,102	2,345	10,010	1,852	0,047	2041,750	0,518
APU	679,530	3,735	9,435	14,725	0,411	0,189	2143,920	0,544
Centrale SEA	55970,300	89,660	0,000	75,340	0,000	0,000	116472,000	0,000
Flusso compl.	18051,500	230,588	99,214	375,502	14,866	1,563	59865,300	26,000
TOTALE	143108,478	1414,845	180,041	1024,424	23,104	3,183	394305,970	81,270

Tabella 1-13 Inventario delle emissioni totali (tonnellate) calcolate con il contributo del traffico stradale complessivo - baseline 2018

	FB	NOX	HC	CO	PM10	BNZ	CO2	SOX
Op. aeree	95102,390	1475,090	96,241	772,603	8,335	1,935	300047,340	76,082
Handling/GSE	892,971	40,620	3,274	13,936	2,573	0,065	2817,322	0,714
APU	962,900	5,127	14,377	22,035	0,610	0,288	3037,946	0,770
Centrale SEA	55970,300	89,660	0,000	75,340	0,000	0,000	116472,000	0,000
Flusso indotto	14966,500	73,135	25,041	105,310	7,719	0,371	47682,280	0,210
TOTALE	167895,000	1683,600	182,480	989,220	19,230	2,650	470056,000	77,770

Tabella 11-7 Inventario delle emissioni totali (tonnellate) calcolate con il contributo del traffico stradale indotto - scenario 2035

	96.958,26	1320,837	113,892	808,574	11,518	2,288	305902,608	77,566
--	-----------	----------	---------	---------	--------	-------	------------	--------

	FB	NOX	HC	CO	PM10	BNZ	CO2	SOX
Op. aeree	95.102,39	1.475,09	96,241	772,603	8,335	1,935	300.047,34	76,082
Handling/GSE	892,971	40,62	3,274	13,936	2,573	0,065	2.817,32	0,714
APU	962,9	5,127	14,377	22,035	0,61	0,288	3.037,95	0,77
Centrale SEA	55.970,30	89,66	0	75,34	0	0	116.472,00	0
Flusso compl.	19.608,10	107,143	42,266	176,002	10,716	0,632	68.105,50	0,292
TOTALE	172.536	1.717,60	199,7	1.059,90	22,23	2,92	490.460	77,85

Tabella 11-8 Inventario delle emissioni totali (tonnellate) calcolate con il contributo del traffico stradale complessivo - scenario 2035

Tabella 11-8 Inventario delle emissioni totali (tonnellate) calcolate con il contributo del traffico stradale complessivo - scenario 2035

Totale emissioni comuni compreso Malpensa anno 2014											
	SO2	PM10	SOST. AC	PTS	CO2 eq	NOx	COV	PM2.5	PREC. OZ	CO	CO2
Totale tutti i Comuni	134,31872	149,61477	51,03999	179,05774	705,95801	7091,78363	1499,85218	124,74227	4361,24409	2701,85521	657,77858
Totale Malpensa	77,06248	12,52785	28,2793	12,92785	239,84983	1190,0011	268,02144	11,62364	1867,64635	1343,79791	239,46243
Comuni - Malpensa	57,25629	137,08692	22,76069	164,52949	466,10818	901,78253	1231,83074	115,11843	2493,59774	1358,0573	418,31625
	t	t	kt	t	kt	t	t	t	t	t	kt
Totale Malpensa	77	13	28	13	240	1190	268	12	1908	1344	239
Comuni senza Malpensa	57	137	23	167	466	902	1232	113	2494	1358	418

Emissioni in provincia di Varese nel 2017 - public review (Fonte: INEMAR ARPA LOMBARDIA)												
	SO2	NOx	COV	CO	CO2	N2O	PM2.5	PM10	PTS	CO2 eq	Precus. O3	Tot. acidi.
	t/anno	t/anno	t/anno	t/anno	kt/anno	t/anno	t/anno	t/anno	t/anno	kt/anno	t/anno	kt/anno
Produzione energia e trasform. combustibili	3,33	350,08	16,77	219,69	228,20	0,61	1,17	1,18	1,19	229,18	468,49	7,74
Combustione non industriale	57,10	1055,44	798,86	6190,97	1439,77	55,08	795,54	815,51	859,65	1467,82	2774,02	29,39
Combustione nell'industria	386,82	2755,42	239,74	1535,71	1323,19	43,57	56,79	75,62	97,05	1339,79	3772,31	75,53
Processi produttivi	458,95	139,71	492,80	868,48	766,44	3,40	23,60	47,40	71,70	767,64	758,89	17,39
Estrazione e distribuzione combustibili			715,93							164,66	819,34	
Uso di solventi	0,02	19,58	6250,57	4,78			56,71	60,44	95,85	305,61	6274,99	0,50
Trasporto su strada	10,01	5198,37	1509,60	7475,48	1597,71	54,50	261,91	375,89	499,70	1618,55	8675,37	118,45
Altre sorgenti mobili e macchinari	71,27	1400,72	127,15	822,00	270,67	0,54	15,43	15,64	15,60	270,84	1926,45	32,68
Trattamento e smaltimento rifiuti	6,77	129,26	76,35	51,83	8,16	34,79	2,61	2,65	2,65	156,87	257,22	3,63
Agricoltura		2,92	242,61			70,27	1,86	4,26	7,54	33,83	263,98	32,89
Altre sorgenti e assorbimenti	15,49	76,67	5184,85	2183,38	-318,61	0,13	117,24	846,92	197,87	-294,24	5542,18	3,42
Totale	1009,75	11128,18	15804,62	19352,32	5315,53	262,88	1332,87	1545,31	1849,01	6098,56	31533,24	321,61

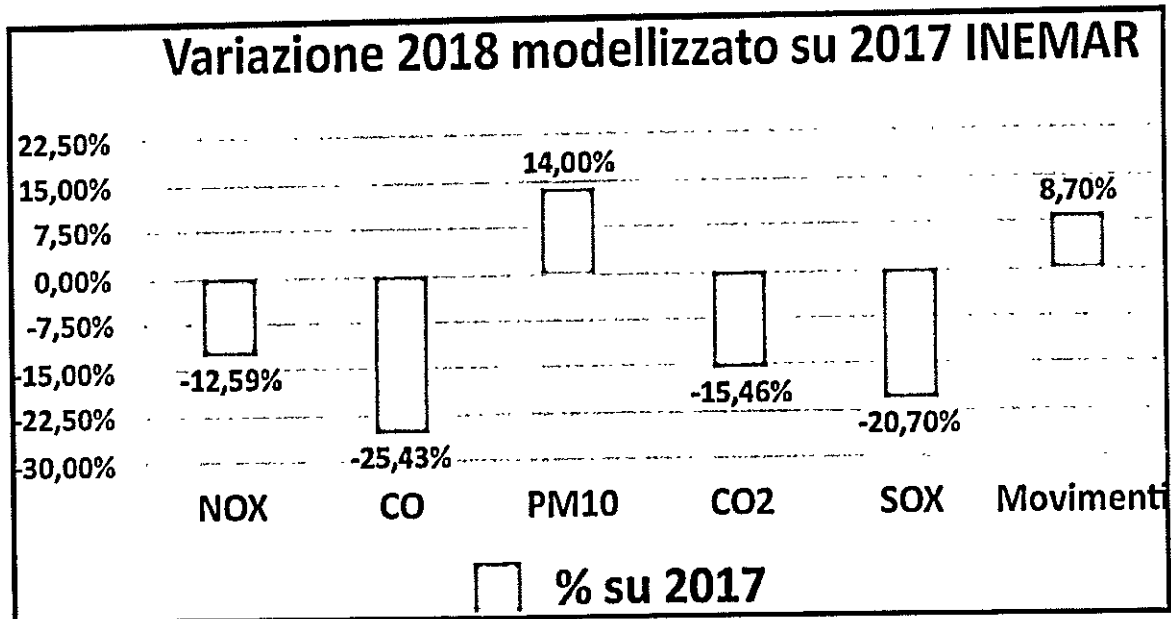
Emissioni Traffico aereo in provincia di Varese nel 2017 - public review (Fonte: INEMAR ARPA LOMBARDIA)											
Descrizione attività	SO2	NOx	COV	CO	CO2	N2O	PM2.5	PTS	CO2 eq	PREC O3	SOST AC
	t/anno	t/anno	t/anno	t/anno	kt/anno	t/anno	t/anno	t/anno	kt/anno	t/anno	kt/anno
Traffico nazionale (ciclil TO - < 1000 m)	7,27	113,18	14,93	83,04	26,21	0,00	0,75	0,75	16,21	162,14	2,69
Traffico Internazionale (ciclil TO - < 1000 m)	62,41	1133,90	96,63	674,78	230,00	0,00	6,42	6,44	230,00	1554,22	26,60
Mezzi di supporto a terra	0,01	5,17	1,68	11,37	1,61	0,07	0,06	0,06	1,63	9,23	0,11
Totale	69,69	1252,25	113,24	769,20	257,82	0,07	7,23	7,24	257,84	1725,60	29,40

La seguente tabella confronta i dati INEMAR con le modellizzazioni fatte nel SIA

ANNO	NOX	CO	PM10	CO2	SOX
2014 Inemar	1190,001	1343,798	12,528	239000,000	77,062
2017 inemar	1252,251	769,196	7,226	257818,420	69,695
2018 VIA	1094,597	573,582	8,238	217968,670	55,270
2035 VIA	1520,837	808,574	11,518	305902,608	77,566
Confronti solo inquinanti da aerei (Op. aeree + Handling/GSE + APU)					

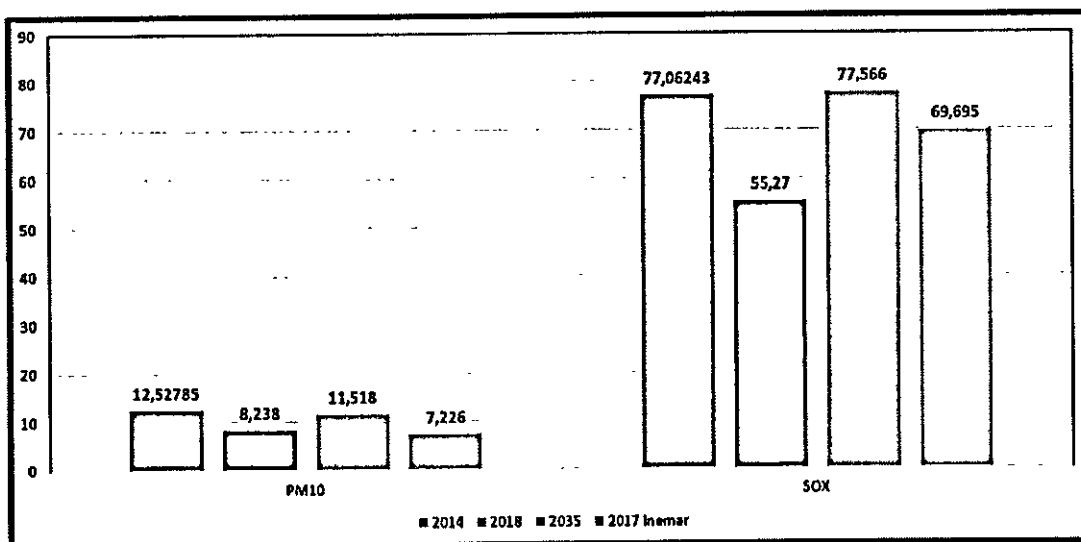
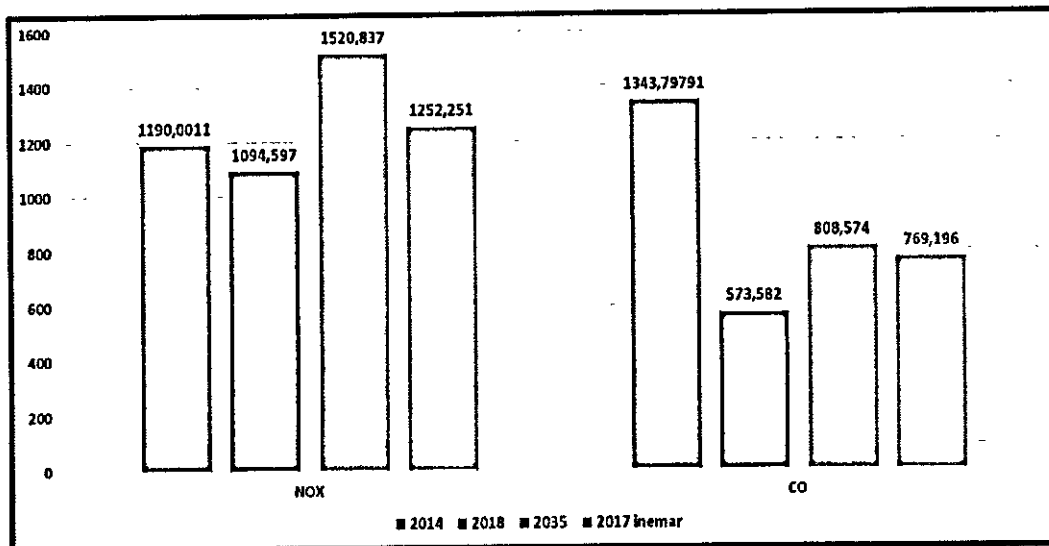
La seguente tabella confronta i dati INEMAR 2017 e la modellizzazione 2018 con solo gli inquinanti da aerei (Op. aeree + Handling/GSE + APU)

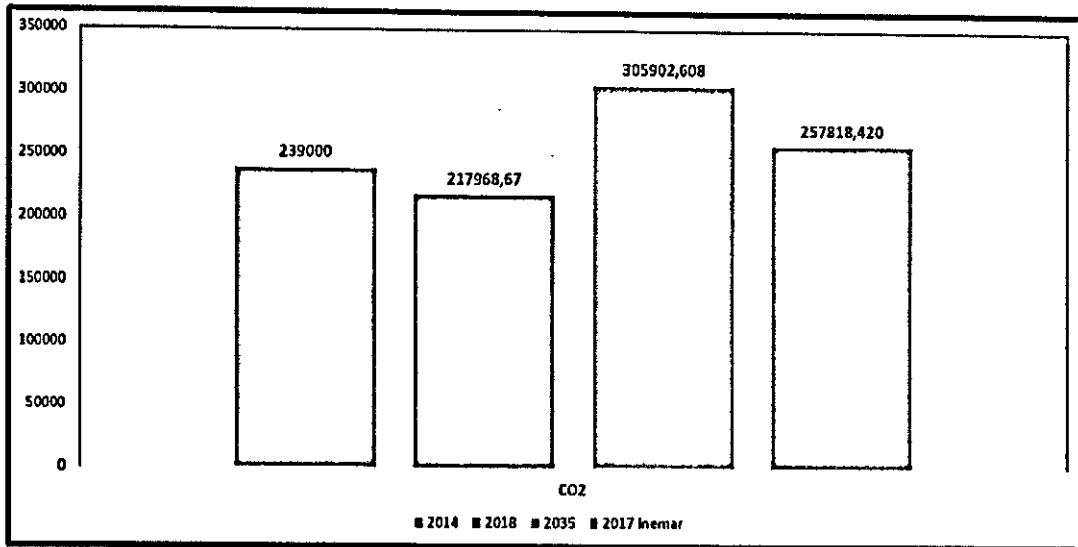
ANNO	NOX	CO	PM10	CO2	SOX	Movimenti
2017 inemar	1252,251	769,196	7,226	257818,420	69,695	178953
2018 VIA	1094,597	573,582	8,238	217968,670	55,270	194515
2018-2017	-157,654	-195,61426	1,01176	-39849,75	-14,42473	15562
% su 2017	-12,59%	-25,43%	14,00%	-15,46%	-20,70%	8,70%
Confronto INEMAR 2017 con 2018 modellizzato nel SIA						



Dal confronto si evidenzia come lo scenario del 2018 sottostimi troppo le emissioni rispetto ai dati INEMAR 2017, è presumibile che anche il 2035 sia sottostimato

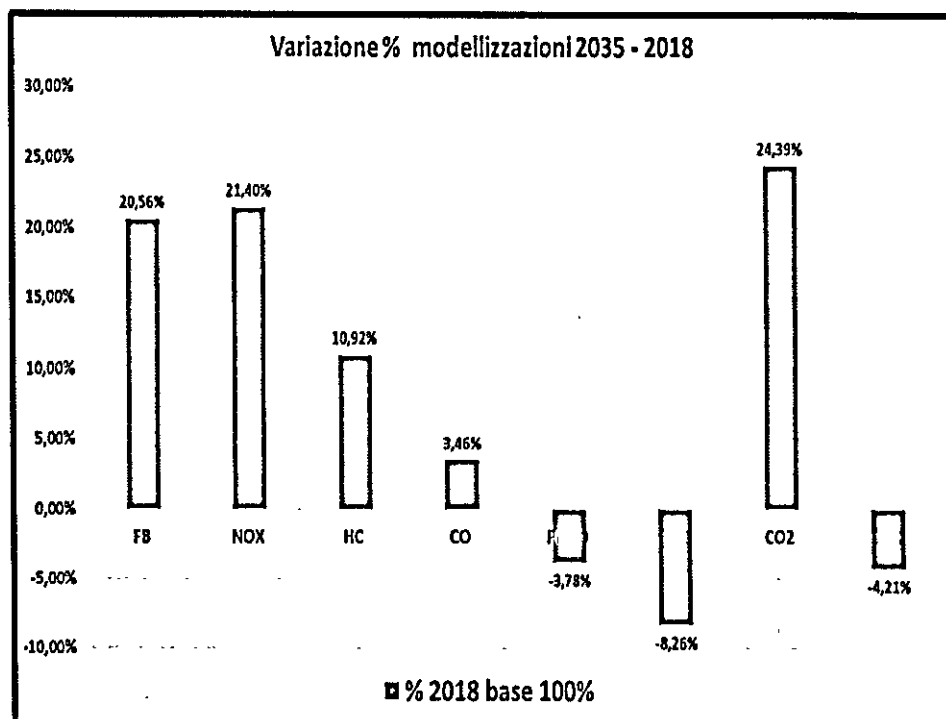
CONFRONTO TRA TUTTI GLI SCENARI





Dalla tabella che segue si evidenzia come aumentano in modo consistente alcune emissioni, considerando comunque sottostimate le previsioni, come precedentemente detto.

	FB	NOX	HC	CO	PM10	BNZ	CO2	SOX
2018 st completo	143108,478	1414,845	180,041	1024,424	23,104	3,183	394305,970	81,270
2035 st completo	172536,000	1717,600	199,700	1059,900	22,230	2,920	490480,000	77,850
2035 meno 2018	29427,522	302,755	19,659	35,476	-0,874	-0,263	96174,03	-3,42
% 2018 base 100%	20,56%	21,40%	10,92%	3,46%	-3,78%	-8,26%	24,39%	-4,21%



RUMORE

OSSERVAZIONE - Carenze del SIA

Nei SIA del Masterplan 2035 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 farraginosa e di difficile lettura, con il risultato di non affrontare in modo organico e complessivo l'intera materia.

In particolare si osserva che:

lo studio non tiene conto dei Piani di Classificazione acustica comunali e conseguentemente dei recettori sensibili (scuole, ospedali, area parco).

Il rumore aeroportuale, all'esterno delle fasce di rispetto dell'aeroporto, concorre infatti 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.

La valutazione degli impatti su area vasta non è stata approfondita per i seguenti aspetti:

-curve isofoniche del livello di rumore aeroportuale (LVA), in periodo di riferimento notturno e in periodo di riferimento diurno;

-curve isofoniche del livello di rumore equivalente (LAEQ) al di fuori delle fasce di rispetto dell'aeroporto calcolato in periodo di riferimento notturno, in periodo di riferimento diurno e in periodo di riferimento serale;

-curve isofoniche del livello di rumore equivalente (Lden, Lday, Lnight, Levening e Lamax) 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.

La valutazione effettuata si proietta direttamente all'anno 2035, con l'incremento di numero di movimenti ma anche con la previsione di un miglioramento delle prestazioni acustiche dei velivoli.

I modelli prescelti per le simulazioni partono da presupposti, tutti da dimostrare, che nello Scenario Futuro ci siano profonde modificazioni del parco mezzi e delle condizioni di contesto che porteranno ad una significativa riduzione delle emissioni acustiche ed un conseguente contenimento/riduzione delle curve di isolivello.

Tale previsione non ha valenza scientifica ma è solo un auspicio, si richiede pertanto una valutazione degli effetti a fronte di un immutato parco aeromobili.

OSSERVAZIONE - Modello operativo considerato

Dal mese di marzo 2019 è in vigore uno scenario operativo sostanzialmente diverso da quello del 2018 baseline.

Riteniamo pertanto che nelle simulazioni dello stato acustico attuale e futuro debba esser considerato lo scenario operativo in vigore da marzo 2019 e con il parco macchine attuale.

Scenario dei decolli sulle varie radiali nell'anno 2018:

Data	Giorni utili *	35L				35R			17L/17R
		280	310	320	358	70	40	179	
gen-18	27	727	671	1450	1497	801	537	172	
feb-18	26	705	722	1395	1463	790	572	164	
mar-18	31	984	918	1952	1657	897	665	313	
apr-18	30	1162	899	1925	1781	978	668	397	
mag-18	31	1394	880	2023	1928	1090	722	320	
giu-18	28	1314	764	1798	1856	1120	763	463	
lug-18	30	1497	717	2094	2060	1233	788	541	
ago-18	31	1509	773	2088	2085	1350	739	529	
set-18	27	3167	363	2959	539	321	182	607	
ott-18	30	1388	926	2020	1749	1124	655	627	
nov-18	30	1169	808	1773	1811	1108	639	404	
dic-18	31	1113	741	1681	2090	1337	660	209	
Totali	352	16129	9182	23158	20516	12149	7590	4746	
Giorno		45,82	26,09	65,79	58,28	34,51	21,56	13,48	
%		17,26%	9,82%	24,78%	21,95%	13,00%	8,12%	5,08%	

Scenario dei decolli sulle varie radiali nell'anno 2019:

Data	Giorni utili *	35L				35R			17L/17R
		280	310	320	358	70	40	179	
gen-19	31	1250	800	1783	1709	1100	526	193	
feb-19	28	1149	788	1689	1642	1013	524	189	
mar-19	31	1938	452	1830	1911	212	1464	268	
apr-19	30	2091	502	1774	1994	262	1359	724	
mag-19	28	1962	485	1703	2013	290	1412	339	
giu-19	29	2171	578	1722	2384	343	1595	394	
lug-19	29	1752	477	1530	3099	615	2070	450	
ago-19	30	3712	1062	2435	3228	624	1891	223	
set-19	21	2746	731	1773	2405	379	1434	119	
ott-19	28	2842	834	2270	2648	406	1703	223	
nov-19	26	1556	470	1555	1767	164	1237	192	
dic-19	31	1604	504	1747	2186	169	1487	218	
Totali	342	24773	7683	21811	26986	5577	16702	3532	
Giorno		72,44	22,46	63,77	78,91	16,31	48,84	10,33	
%		23,14%	7,18%	20,37%	25,21%	5,21%	15,60%	3,30%	

I dati sono derivati dal sito della SEA e dimostrano chiaramente che il modello operativo simulato nel SIA del Masterplan 2035 non corrisponde a quello in uso attualmente.

RDL	2018BAS		2019		2035-2018		2035-2019	
	Q.tà	%	Q.tà	%	Q.tà	%	Q.tà	%
280	50,772	17,27%	72,43567251	23,14%	74,21	17,35%	98,9520121	23,14%
310	28,815	9,80%	22,46491228	7,18%	41,957	9,80%	30,6885847	7,18%
320	72,664	24,72%	63,7748538	20,37%	105,647	24,72%	87,1207498	20,37%
358	64,395	21,91%	78,90643275	25,21%	93,703	21,91%	107,791507	25,21%
070	38,427	13,07%	16,30701754	5,21%	56,374	13,07%	22,2764853	5,21%
040	23,375	7,95%	48,83625731	15,60%	33,785	7,90%	66,7136199	15,60%
17L	1,843	0,63%	10,32748538	3,30%	2,565	0,63%	14,1080413	3,30%
17R	13,648	4,64%			19,41	4,64%		
	293,939	100,00%	313,0526316	100,00%	427,651	100,03%	427,651	100,00%

Considerando come base lo scenario 2018 al 2035 si hanno quantità di decolli sostanzialmente diversi che non utilizzando le % del 2019 che rispecchiano l'operatività attuale.

OSSERVAZIONE - Dati centraline ARPA PIEMONTE

SEA - Proponente

Studio di Impatto Ambientale

Parte 2 – Lo stato attuale: l'ambiente e l'opera

PARTE 2.1 LO STATO DELL'AMBIENTE

5.2 QUADRO CONOSCITIVO

5.2.2.2 *Le attività di controllo e verifica del rumore aeroportuale da parte delle Agenzie territoriali*
Nel caso particolare dell'aeroporto di Milano Malpensa il rumore aeroportuale è oggetto di controllo, come detto, anche da parte di ARPA Piemonte attraverso il proprio Dipartimento di Novara nell'ambito del proprio territorio di competenza. In questo caso è presente una rete di monitoraggio costituita da quattro centraline posizionate nei comuni di Pombia, Varallo Pombia e Castelletto Sopra Ticino in corrispondenza delle principali proiezioni al suolo delle rotte di decollo in direzione ovest e che implicano il sorvolo degli aeromobili in partenza del territorio piemontese.

Tali centraline sono in grado di rilevare i livelli acustici lungo le tre principali rotte di decollo verso ovest per pista 35L, così come esemplificato nella figura seguente desunta dai documenti ARPA Piemonte.

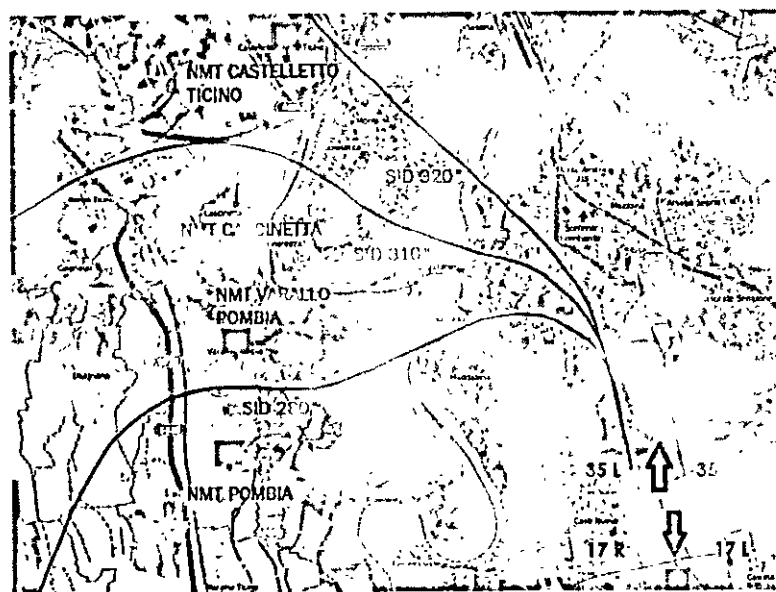


Figura 5-2 Centraline di monitoraggio di ARPA Piemonte (Dipartimento di Novara) per il controllo del rumore aeroportuale degli aeromobili in decollo da pista 35L che sorvolano il territorio piemontese (Fonte: sito web ARPA Piemonte)

I dati pubblicati sul proprio portale web da parte del Dipartimento di Novara di ARPA Piemonte si riferiscono ai valori medi mensili ed annuali in termini di $Leq(A)$ calcolati come medie energetiche a partire dai dati medi giornalieri e riferiti ai due periodi temporali di riferimento previsti dalla normativa (diurno 6:00-22:00, notturno 22:00-6:00).

I valori in $Leq(A)$ indicati da ARPA Piemonte si riferiscono a:

COVEST - OSSERVAZIONI ALLA VIA DEL MASTERPLAN 2035 AEROPORTO DI MALPENSA

- Rumore ambientale, ovvero il livello acustico equivalente diurno e notturno indotto da tutte le sorgenti acustiche;
- Rumore residuo, ovvero il livello acustico diurno e notturno indotto dalle altre sorgenti acustiche caratterizzanti il territorio (rumore privato del contributo aeronautico);
- Rumore aeronautico, ovvero il livello acustico equivalente diurno e notturno indotto dalla sola sorgente aeronautica.

Nella tabella seguente si riportano i dati pubblicati da ARPA Piemonte riferiti al 2017 in quanto più recenti disponibili e in termini di valori medi annuali per le suddette quattro centraline. Di seguito si riportano i dati medi annuali rilevati dalle suddette centraline ed elaborati dalla stessa ARPA Piemonte.

Tabella 5-5

Centralina	Periodo	Rumore ambientale [dB(A)]	Rumore residuo [dB(A)]	Rumore aeronautico [dB(A)]	Sorvoli aeromobili [N]
Cascinetta	Diurno	50,7	49,3	45,2	37,9
	Notturmo	47,4	46,7	39,0	3,8
Castelletto Ticino	Diurno	55,0	52,6	51,4	79,5
	Notturmo	48,3	46,1	44,3	6,3
Varallo Pombia	Diurno	54,1	53,3	46,0	27,8
	Notturmo	43,7	43,6	27,2	0,3
Pombia	Diurno	54,0	52,8	47,8	30,9
	Notturmo	42,3	42,0	30,2	0,3

Tabella 5-5 Dati $Leq(A)$ rilevati dal sistema di monitoraggio di ARPA Piemonte per valutare il contributo acustico indotto dal sorvolo degli aeromobili in decollo da Malpensa – anno 2017 (dato più recente disponibile, fonte: ARPA Piemonte)

I dati evidenziano di fatto come rispetto al contesto territoriale oggetto di monitoraggio del rumore indotto dal sorvolo degli aeromobili in decollo dall'aeroporto di Milano Malpensa, la componente emissiva aeronautica risulta non essere prevalente rispetto alle altre sorgenti acustiche. In tutti i casi infatti il rumore aeronautico risulta sempre inferiore a quello residuo, ovvero a quello indotto da tutte le altre sorgenti acustiche di natura antropica e non che caratterizzano la specifica area oggetto di monitoraggio da parte di ARPA Piemonte. Per le centraline di Varallo Pombia e di Pombia il contributo acustico indotto dai sorvoli degli aeromobili risulta, specie nel periodo notturno, ben al di sotto della soglia dei -10 dB(A), valore oltre il quale la specifica sorgente acustica può ritenersi "morta", ovvero trascurabile.

Il proponente assume come riferimento i valori riscontrati nel 2017 con una operatività completamente diversa da quella attuale. Infatti si nota un progressivo aumento del contributo aereo negli anni 2018 e 2019.

Dalle tabelle seguenti si rileva quanto segue:

-nel 2019 la centralina di Pombia registra la prevalenza del rumore aeroportuale su quello di fondo pur non superando i limiti di immissione.

Anno 2017 Pombia													Media annua Energetica
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
L _{day} [dB(A)]	82,7	81,7	84,8	84,3	84,8	87,4	84,0	82,2	80,7	84,8	81,3	81,4	84,0
L _{day} [dB(A)]	81,3	80,0	83,8	83,1	83,7	87,1	84,9	80,1	88,3	83,9	88,9	89,1	82,8
Δ day [dB(A)]	7,4	1,7	0,9	1,3	1,0	0,9	1,0	2,2	2,4	1,0	2,8	2,9	7,2
L _{sovereil day} [dB(A)]	47,1	48,7	47,1	48,4	48,0	48,3	48,1	48,5	47,1	47,8	48,1	47,8	47,8
L _{night} [dB(A)]	40,9	38,6	40,7	41,8	43,4	44,8	43,4	44,0	41,2	40,7	42,4	41,7	42,3
L _{night} [dB(A)]	40,7	38,4	40,2	41,4	43,3	44,7	42,9	43,8	40,9	40,3	42,3	41,9	42,0
Δ night [dB(A)]	0,2	0,2	0,5	0,4	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2	0,4	0,1	0,2	0,3
L _{sovereil night} [dB(A)]	27,8	24,2	31,2	31,3	28,2	31,7	33,7	31,2	28,8	30,0	27,3	28,7	30,2
N° voli giorno day	25,0	21,7	28,8	31,8	33,2	38,1	38,8	38,0	25,7	31,8	28,3	27,8	30,9
N° voli giorno night	0,2	0,1	0,2	0,2	0,3	0,5	0,6	0,4	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3

N° voli day	600	326	239	568	830	685	971	798	488	790	838	445	7079
N° voli night	4	2	2	4	5	9	19	9	4	6	3	5	72
n giorni validi	24	15	9	18	19	19	25	21	19	25	19	16	229

2018 Pombia													Media annua Energetica
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
L _{day} [dB(A)]	51,4	51,3	52,8	53,2	56,4	57,7	55,3	51,8	53,4	52,4	52,0	51,2	53,8
L _{day} [dB(A)]	49,0	48,8	50,7	51,2	53,6	56,8	54,0	48,8	48,8	49,3	49,0	48,5	51,7
Δ day [dB(A)]	2,4	2,4	1,9	2,0	2,7	0,9	1,2	3,1	4,6	3,1	3,0	2,7	2,1
L _{sovereil day} [dB(A)]	47,6	47,5	48,1	48,8	53,1	50,3	49,2	49,0	51,5	49,3	48,9	47,8	49,6
L _{night} [dB(A)]	40,4	40,8	41,1	47,8	45,5	50,1	48,8	48,6	44,0	42,0	40,3	43,2	45,6
L _{night} [dB(A)]	40,2	40,2	40,3	47,4	44,8	49,8	48,3	48,1	42,1	41,0	39,7	42,8	45,0
Δ night [dB(A)]	0,2	0,6	0,8	0,4	0,7	0,3	0,5	0,4	2,5	1,0	0,6	0,4	0,6
L _{sovereil night} [dB(A)]	28,9	32,0	33,7	37,3	37,3	38,2	39,0	38,5	41,0	35,0	31,2	32,3	36,5
N° voli giorno day	24,0	28,6	30,3	33,8	40,5	42,8	41,6	44,6	77,6	40,4	33,8	31,8	37,5
N° voli giorno night	0,2	0,5	0,4	0,9	1,2	1,4	1,8	1,5	3,1	1,1	0,4	0,6	1,0

N° voli day	432	399	455	715	448	698	873	759	621	608	395	791	7390
N° voli night	4	7	6	17	13	30	37	25	25	17	4	14	199
n giorni validi	18	15	15	20	17	21	21	17	8	15	11	25	197

NB. dal giorno 3 al giorno 26 del mese di settembre la pista 35R è stata chiusa per lavori di manutenzione

2019 Pombia													Media annua Energetica
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
L _{day} [dB(A)]	51,2	51,3	53,2	53,8	54,7	55,8	56,2	56,4	54,5	55,2	53,8	53,2	54,4
L _{day} [dB(A)]	49,7	48,9	48,4	50,7	52,5	54,0	54,3	53,2	48,5	50,1	49,7	49,1	51,2
Δ day [dB(A)]	2,6	2,6	4,8	3,0	2,3	1,8	1,9	3,2	6,0	5,1	4,1	4,1	3,2
L _{sovereil day} [dB(A)]	47,7	47,7	51,4	50,8	50,8	51,1	51,7	53,8	53,2	53,6	51,8	51,0	51,8
L _{night} [dB(A)]	41,7	40,5	42,3	45,4	45,7	45,9	51,3	44,3	40,9	42,9	46,8	43,1	45,4
L _{night} [dB(A)]	41,3	39,7	40,7	43,4	44,3	44,2	50,8	44,0	40,7	42,4	46,3	42,0	44,6
Δ night [dB(A)]	0,4	0,7	1,6	1,9	1,4	1,7	0,5	0,2	0,2	0,5	0,5	1,1	0,8
L _{sovereil night} [dB(A)]	31,0	32,5	37,2	41,0	40,0	41,0	41,3	31,8	27,8	33,2	37,5	38,5	37,7
N° voli giorno day	37,1	35,8	55,9	62,3	62,8	63,4	54,0	117,0	120,1	97,0	56,6	54,3	65,7
N° voli giorno night	0,6	0,7	1,4	3,8	3,5	4,2	3,1	0,4	0,2	0,5	1,4	1,2	1,8

N° voli day	816	895	1510	997	816	1204	1297	2607	1561	1843	1132	1412	16290
N° voli night	14	17	39	58	46	80	75	9	2	9	28	32	409
n giorni validi	22	23	27	16	13	19	24	24	13	19	20	26	248

NB. Dal 27 luglio al 24 ottobre parte del traffico di Linate, causa chiusura dell'aeroporto per lavori di adeguamento delle infrastrutture, è stato trasferito a Malpensa. Come da indicazioni di ENAC dal 27 luglio al 31 luglio sono stati effettuati principalmente decolli per 35R ed atterraggi per 35L.

Classe acustica	L _{imm day} [dB(A)]	L _{imm night} [dB(A)]
II°	55,0	45,0

-negli anni 2017-2018-2019 la centralina di Varallo Pombia registra i seguenti dati

Anno 2017 Varallo Pombia													Media annua Energetica
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
L _{max} day [dB(A)]	50,3	51,9	52,1	54,0	55,3	55,9	64,9	52,9	52,8	52,8	57,2	53,9	54,1
L _{max} night [dB(A)]	49,3	50,8	51,1	53,2	54,7	55,3	54,0	52,0	51,5	52,1	56,9	53,1	53,3
Δ day [dB(A)]	1,1	1,1	0,9	0,8	0,6	0,6	0,9	0,9	1,1	0,8	0,3	0,9	0,7
L _{sond} day [dB(A)]	43,7	45,2	45,0	45,3	46,8	47,3	47,7	45,4	45,2	44,9	45,8	45,5	46,0
L _{max} night [dB(A)]	39,8	41,9	40,3	42,2	43,2	50,1	44,3	42,4	40,9	39,6	39,8	44,5	43,7
L _{max} night [dB(A)]	39,8	41,8	40,2	42,1	43,0	50,1	44,1	42,5	40,8	39,4	39,5	44,5	43,6
Δ night [dB(A)]	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,0	0,2	0,1	0,1	0,2	0,0	0,1	0,1
L _{sond} night [dB(A)]	20,8	20,8	23,2	25,6	30,2	27,7	30,8	28,2	24,7	26,8	19,4	28,4	27,2
N° voli giorno day	18,2	21,1	27,1	30,3	30,5	33,2	35,2	34,3	24,8	29,0	25,9	29,3	27,8
N° voli giorno night	0,1	0,1	0,1	0,3	0,3	0,4	0,6	0,3	0,1	0,3	0,1	0,4	0,3

N° voli day	528	443	481	575	579	697	879	721	471	724	493	579	7050
N° voli night	3	2	2	5	5	8	19	7	2	7	2	8	70
n giorni validi	29	21	17	19	19	18	25	21	19	25	19	22	254

2018 Varallo Pombia													Media annua Energetica
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
L _{max} day [dB(A)]	56,4	52,0	53,8	55,0	56,6	57,1	54,5	55,3	54,1	53,0	51,9	55,5	54,9
L _{max} night [dB(A)]	56,0	51,2	53,1	54,3	56,0	56,4	53,8	54,7	52,0	51,6	50,4	55,0	54,1
Δ day [dB(A)]	0,4	0,8	0,7	0,6	0,6	0,7	0,6	0,6	2,1	1,4	1,5	0,5	0,8
L _{sond} day [dB(A)]	46,1	44,2	45,7	47,1	47,4	48,7	46,3	46,7	49,9	47,4	46,6	45,7	47,0
L _{max} night [dB(A)]	39,9	41,9	41,0	42,7	46,2	50,7	50,0	47,9	46,9	40,5	39,8	46,2	46,1
L _{max} night [dB(A)]	39,6	41,7	40,6	42,4	45,9	50,5	49,9	47,7	46,0	39,8	39,6	46,1	45,8
Δ night [dB(A)]	0,3	0,2	0,3	0,4	0,3	0,1	0,2	0,2	0,9	0,7	0,3	0,1	0,3
L _{sond} night [dB(A)]	28,5	28,6	29,7	31,8	34,5	35,8	35,8	33,5	39,7	32,2	27,5	29,6	33,8
N° voli giorno day	22,9	25,5	27,6	33,3	38,6	40,0	36,7	40,1	95,2	39,3	31,0	29,2	39,9
N° voli giorno night	0,3	0,5	0,5	0,9	1,1	1,5	1,7	1,5	5,5	0,9	0,4	0,6	1,4

N° voli day	457	51	470	665	425	839	843	761	2000	590	310	730	8141
N° voli night	5	1	8	17	12	32	40	28	116	14	4	14	291
n giorni validi	20	2	17	20	17	21	23	19	27	15	10	25	204

NB: I giorni validi per il mese di febbraio sono 2 a causa di fermo impianto per taratura catena fonometrica, dal giorno 3 al giorno 24 del mese di settembre la pista 35R è stata chiusa per lavori di manutenzione

2019 Varallo Pombia													Media annua Energetica
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
L _{max} day [dB(A)]	53,3	53,1	53,8	54,0	54,1	55,7	52,8	55,3	54,1	54,3	56,3	53,6	54,3
L _{max} night [dB(A)]	52,4	52,3	53,1	52,5	52,7	54,4	51,2	53,4	51,7	52,4	55,5	52,0	53,0
Δ day [dB(A)]	0,9	0,8	0,7	1,4	1,5	1,3	1,4	1,9	2,4	1,9	0,8	1,7	1,4
L _{sond} day [dB(A)]	46,1	45,5	45,7	48,4	48,7	49,9	47,1	50,7	50,4	49,9	48,5	48,7	48,6
L _{max} night [dB(A)]	41,6	40,5	41,0	42,5	44,6	48,2	46,8	45,3	42,0	42,7	44,3	44,3	44,3
L _{max} night [dB(A)]	41,3	40,2	40,6	40,4	43,7	47,7	46,3	45,1	41,9	42,4	43,9	44,1	43,8
Δ night [dB(A)]	0,3	0,4	0,3	2,1	0,9	0,4	0,5	0,1	0,1	0,3	0,4	0,3	0,5
L _{sond} night [dB(A)]	29,4	29,5	29,7	35,4	37,2	38,1	37,4	30,4	26,6	31,2	33,8	32,3	34,5
N° voli giorno day	36,0	34,0	27,6	61,1	66,1	64,4	54,0	115,1	116,8	96,7	56,1	53,7	65,1
N° voli giorno night	0,8	0,6	0,5	3,7	3,7	3,9	3,1	6,5	6,6	6,6	1,5	1,2	1,6

N° voli day	791	885	470	917	925	1224	1297	2743	2375	1838	1065	1395	15945
N° voli night	17	16	8	56	52	75	74	12	11	11	29	31	392
n giorni validi	22	26	17	15	14	19	24	24	20	19	19	26	245

Classe acustica	L _{imm} day [dB(A)]	L _{imm} night [dB(A)]
I°	50,0	40,0

NB: Dal 27 luglio al 28 ottobre parte del traffico di Linate, causa chiusura dell'aeroporto per lavori di adeguamento delle infrastrutture, è stato trasferito a Malpensa. Come da indicazioni di ENAC dal 27 luglio al 31 luglio sono stati effettuati principalmente decolli per 35R ed atterraggi per 35L.

la centralina di Castelletto Ticino registra il superamento del rumore aeroportuale sia del limite diurno che notturno in tutti gli anni.

	Anno 2017 Castelletto Ticino												Media annua Energetica
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
L _{eq} day [dB(A)]	66,8	64,3	64,4	65,4	65,6	64,7	64,5	64,2	64,8	65,3	65,4	64,8	65,0
L _{eq} day [dB(A)]	64,9	61,4	61,6	62,6	63,2	62,2	61,8	61,5	62,5	63,0	62,9	62,0	62,6
A day [dB(A)]	1,6	2,9	2,9	2,9	2,4	2,9	2,8	2,7	2,9	2,4	2,8	2,8	2,5
L _{orv} day [dB(A)]	61,6	61,2	61,3	62,2	61,9	61,0	61,3	60,9	60,9	61,8	61,9	61,1	61,4
L _{eq} night [dB(A)]	47,6	46,4	48,2	48,8	48,8	48,9	49,7	48,4	48,1	48,8	47,8	48,1	48,3
L _{eq} night [dB(A)]	48,7	45,2	48,8	48,7	48,8	48,6	47,4	45,8	45,1	45,8	46,2	46,4	46,1
A night [dB(A)]	1,6	1,2	2,4	3,1	2,2	2,3	2,2	2,8	3,1	2,7	1,3	1,7	2,2
L _{orv} night [dB(A)]	42,7	40,3	44,6	46,6	44,8	45,0	45,7	44,8	45,2	45,1	41,8	43,2	44,3
N° voli giorno day	63,8	66,4	77,9	88,2	87,4	86,4	88,4	84,0	87,7	86,0	84,7	74,0	79,6
N° voli giorno night	3,6	3,4	6,7	7,0	7,6	8,6	9,8	8,7	6,4	7,4	3,4	4,0	6,3

N° voli day	1632	1460	1323	1678	1660	1641	2211	1784	1219	2149	1609	1702	1998
N° voli night	84	74	97	133	146	168	244	182	116	184	65	93	1684
n giorni validi	24	22	17	19	19	19	25	21	18	23	19	23	251

	2018 Castelletto Ticino												Media annua Energetica
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
L _{eq} day [dB(A)]	57,9	54,6	54,7	55,1	55,9		54,3	53,9	54,7	55,0	56,0	54,3	54,9
L _{eq} day [dB(A)]	56,6	51,7	51,9	52,3	53,8		52,0	51,4	51,1	52,2	54,0	51,8	52,6
A day [dB(A)]	1,4	2,8	2,8	2,8	2,2		2,5	2,5	3,6	2,8	2,0	2,5	2,4
L _{orv} day [dB(A)]	52,3	51,3	51,5	51,8	51,9		50,8	50,3	52,2	51,8	51,6	50,7	51,1
L _{eq} night [dB(A)]	47,0	47,1	47,5	48,8	50,1		49,2	48,1	49,8	48,4	46,1	46,5	47,9
L _{eq} night [dB(A)]	45,8	45,1	45,3	46,1	46,3		47,1	45,5	46,1	44,9	44,6	45,3	45,3
A night [dB(A)]	1,4	1,9	2,2	2,7	3,9		2,0	2,6	3,7	3,5	1,5	1,2	2,6
L _{orv} night [dB(A)]	41,4	42,6	43,5	45,5	47,8		44,9	44,7	47,4	45,8	40,9	40,3	44,4
N° voli giorno day	79,0	79,9	85,1	84,1	87,9		77,2	78,2	85,6	90,0	83,5	73,6	82,5
N° voli giorno night	2,9	4,3	4,8	8,1	12,8		8,8	8,3	18,2	10,5	4,1	3,7	7,8

N° voli day	1580	1198	1531	1661	879	0	1621	1486	2007	1350	918	1840	16091
N° voli night	57	64	86	162	128	0	185	157	382	157	45	92	1515
n giorni validi	20	15	18	20	10	0	21	19	21	15	11	25	195

NB: nel mese di giugno l'impianto è stato fermato per taratura catena fonometrica, dal giorno 3 al giorno 24 del mese di settembre la pista 35R è stata chiusa per lavori di manutenzione

	2019 Castelletto Ticino												Media annua Energetica
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
L _{eq} day [dB(A)]	53,8	54,0	53,8	54,1	54,2	54,1	53,6	54,6	55,1	55,4	55,4	54,7	54,4
L _{eq} day [dB(A)]	51,7	51,7	51,1	51,5	52,0	51,4	51,4	51,6	51,9	52,2	53,8	52,8	51,9
A day [dB(A)]	2,1	2,3	2,8	2,5	2,2	2,7	2,2	3,0	3,2	3,3	2,4	1,9	2,6
L _{orv} day [dB(A)]	49,7	50,1	50,6	50,6	50,2	50,8	49,7	51,6	52,2	52,7	51,6	50,3	50,9
L _{eq} night [dB(A)]	46,6	47,0	46,9	48,0	48,1	47,6	54,8	48,5	45,7	46,0	46,9	47,1	48,6
L _{eq} night [dB(A)]	45,1	45,4	45,5	46,2	46,6	46,0	54,5	47,9	44,9	45,0	45,3	45,2	47,7
A night [dB(A)]	1,5	1,6	1,4	1,8	1,5	1,7	0,3	0,6	0,8	1,0	1,5	1,9	1,0
L _{orv} night [dB(A)]	41,3	41,8	41,3	43,3	42,9	42,7	43,2	39,4	37,8	38,9	41,6	42,7	41,7
N° voli giorno day	66,9	72,3	59,3	69,8	74,6	75,1	71,7	110,0	117,5	109,3	77,8	69,6	80,5
N° voli giorno night	3,4	3,7	3,3	4,8	6,1	5,1	5,7	3,0	3,7	4,2	3,7	4,1	4,1

N° voli day	1472	1879	1601	1118	1044	1426	1720	2639	2349	2076	1555	1810	20687
N° voli night	75	85	89	76	86	96	136	72	74	79	74	107	1059
n giorni validi	22	26	27	16	14	19	24	24	20	19	20	26	257

Classe acustica	L _{imm} day [dB(A)]	L _{imm} night [dB(A)]
I°	50,0	40,0

NB: Dal 27 luglio al 28 ottobre parte del traffico di Linate, causa chiusura dell'aeroporto per lavori di adeguamento delle infrastrutture, è stato trasferito a Malpensa. Come da indicazioni di ENAC dal 27 luglio al 31 luglio sono stati effettuati principalmente decolli per 35R ed atterraggi per 35L.

-negli anni 2017-2018-2019 la centralina di Cascinetta registra i seguenti dati

Anno 2017 Cascinetta													Media annua Energetica
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
L _{eq} day [dB(A)]	48,0	48,5	60,8	81,3	50,7	52,2	50,7	ND	49,8	54,1	49,2	48,5	60,7
L _{eq} night [dB(A)]	45,4	46,1	49,3	49,8	49,2	51,1	49,3	ND	48,3	53,8	46,2	46,1	49,3
Δ day [dB(A)]	2,6	2,4	1,5	1,5	1,5	1,0	1,4	ND	1,5	0,6	3,0	2,4	1,4
L _{sv} day [dB(A)]	44,8	44,8	45,8	46,0	45,4	45,4	45,2	ND	44,5	48,1	46,1	44,8	45,2
L _{eq} night [dB(A)]	42,2	42,2	43,8	44,3	47,4	48,2	54,8	ND	48,0	43,2	41,7	42,0	47,4
L _{eq} night [dB(A)]	41,0	41,8	42,1	42,7	46,8	47,7	54,2	ND	47,1	41,2	40,8	40,9	46,7
Δ night [dB(A)]	1,1	0,7	1,9	1,6	0,6	0,5	0,4	ND	0,8	2,1	1,0	1,1	0,7
L _{sv} night [dB(A)]	35,8	33,8	36,4	39,3	38,7	38,7	44,2	ND	40,3	39,0	34,8	35,8	39,0
N° voli giorno day	35,8	32,8	39,9	46,4	41,1	37,2	36,3	ND	31,9	40,3	42,8	39,4	37,9
N° voli giorno night	2,2	1,7	3,7	4,1	4,0	6,2	6,1	ND	3,6	4,8	2,2	2,8	3,6

N° voli day	603	668	698	649	781	706	807	ND	606	1007	728	837	8110
N° voli night	38	35	65	67	76	98	153	ND	73	119	38	64	806
n giorni validi	17	21	15	14	19	19	25	ND	19	25	17	21	214

NB: il mese di agosto 2017 la centralina è stata ferma per manutenzione

2018 Cascinetta													Media annua Energetica
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
L _{eq} day [dB(A)]	48,7	49,0	49,9	51,7	54,2	55,4			48,3	48,9	48,8	48,3	50,7
L _{eq} night [dB(A)]	46,1	45,9	47,9	50,5	53,5	54,6			46,9	46,5	46,3	46,1	49,3
Δ day [dB(A)]	2,6	3,1	2,0	1,2	0,7	0,8			1,4	2,4	2,5	2,2	1,4
L _{sv} day [dB(A)]	45,2	46,1	45,5	45,4	45,7	47,6			42,7	45,2	45,3	44,3	45,0
L _{eq} night [dB(A)]	41,5	42,1	43,2	45,6	51,0	51,9			48,1	44,3	42,0	42,0	46,5
L _{eq} night [dB(A)]	40,7	40,5	41,8	44,4	50,5	51,0			47,1	42,0	41,0	41,2	45,6
Δ night [dB(A)]	0,7	1,6	1,4	1,2	0,5	0,8			1,1	2,4	1,0	0,8	0,9
L _{sv} night [dB(A)]	33,3	37,0	37,5	39,4	41,7	44,3			41,4	40,8	35,1	34,0	39,3
N° voli giorno day	38,9	41,2	41,5	41,8	43,8	35,3			21,4	38,3	41,5	35,4	37,2
N° voli giorno night	1,5	3,1	3,3	5,4	9,4	6,6			3,4	5,9	2,1	1,7	4,1

N° voli day	662	577	581	835	482	706			407	575	456	814	6095
N° voli night	25	43	46	107	103	132			64	88	23	40	671
n giorni validi	17	14	14	20	11	20			19	15	11	23	164

NB: nei mesi di luglio e agosto la centralina è stata ferma per per taratura catena fonometrica, dal giorno 3 al giorno 24 del mese di settembre la pista 35R è stata chiusa per lavori di manutenzione

2019 Cascinetta													Media annua Energetica
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
L _{eq} day [dB(A)]	48,5	48,8	51,3	51,6	54,2		51,5	50,5	50,5	50,6	52,9	49,2	50,8
L _{eq} night [dB(A)]	46,4	46,9	49,5	50,4	53,5		50,5	44,4	47,6	47,8	51,9	47,3	49,4
Δ day [dB(A)]	2,0	1,9	1,8	1,2	0,7		1,0	6,1	2,9	2,8	0,9	2,0	1,5
L _{sv} day [dB(A)]	44,2	44,4	46,7	45,3	46,1		44,4	49,3	47,4	47,4	45,8	44,9	45,4
L _{eq} night [dB(A)]	41,9	41,7	43,3	44,9	46,8		54,7	54,1	47,4	43,0	45,2	43,0	47,0
L _{eq} night [dB(A)]	40,5	40,9	42,9	44,5	46,1		54,1	46,0	47,3	42,8	44,8	41,8	46,4
Δ night [dB(A)]	1,4	0,8	0,3	0,3	0,4		0,6	8,1	0,1	0,2	0,4	1,2	0,6
L _{sv} night [dB(A)]	36,2	34,0	32,0	35,2	36,3		46,0	53,3	31,6	30,2	35,0	38,7	37,8
N° voli giorno day	32,5	35,7	23,9	26,3	29,3		26,2	44,7	43,8	41,4	28,3	27,0	33,0
N° voli giorno night	2,2	2,1	1,6	2,1	0,3		4,7	1,5	1,1	1,3	1,8	2,1	1,9

N° voli day	650	927	644	420	88		393	1072	875	788	568	702	7123
N° voli night	43	54	44	33	1		71	35	22	25	35	54	417
n giorni validi	20	26	27	19	3		15	24	20	19	20	26	216

NB: il mese di giugno 2019 la centralina è stata ferma per manutenzione. Dal 27 luglio al 26 ottobre parte del traffico di Linate, causa chiusura dell'aeroporto per lavori di adeguamento delle infrastrutture, è stato trasferito a Malpensa. Come da indicazioni di ENAC dal 27 luglio al 31 luglio sono stati effettuati principalmente decolli per 35R ed atterraggi per 35L.

Classe acustica	L _{imm} day [dB(A)]	L _{imm} night [dB(A)]
I°	50,0	40,0

Legenda:

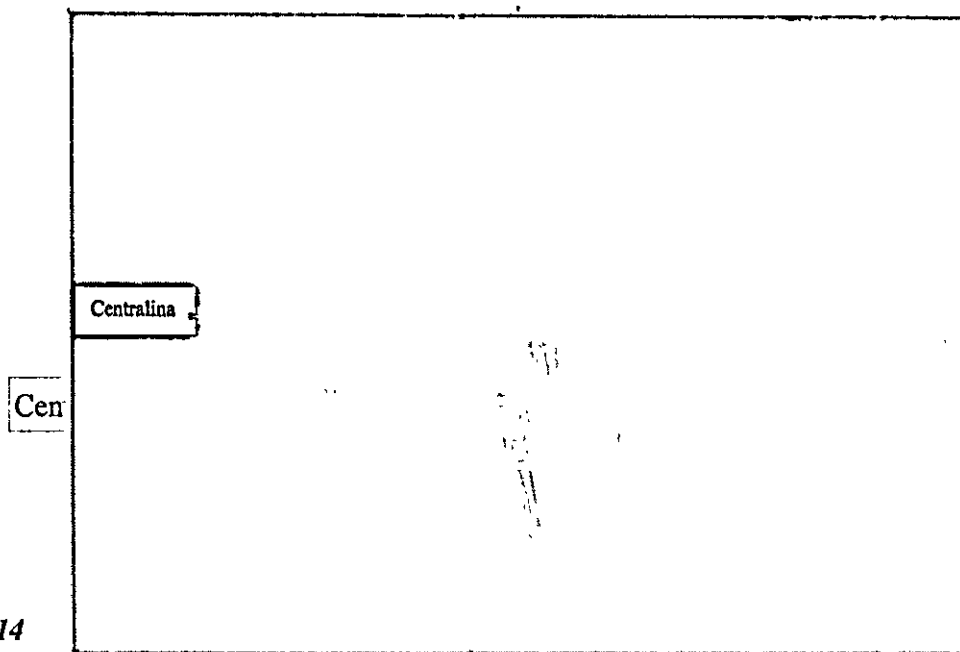
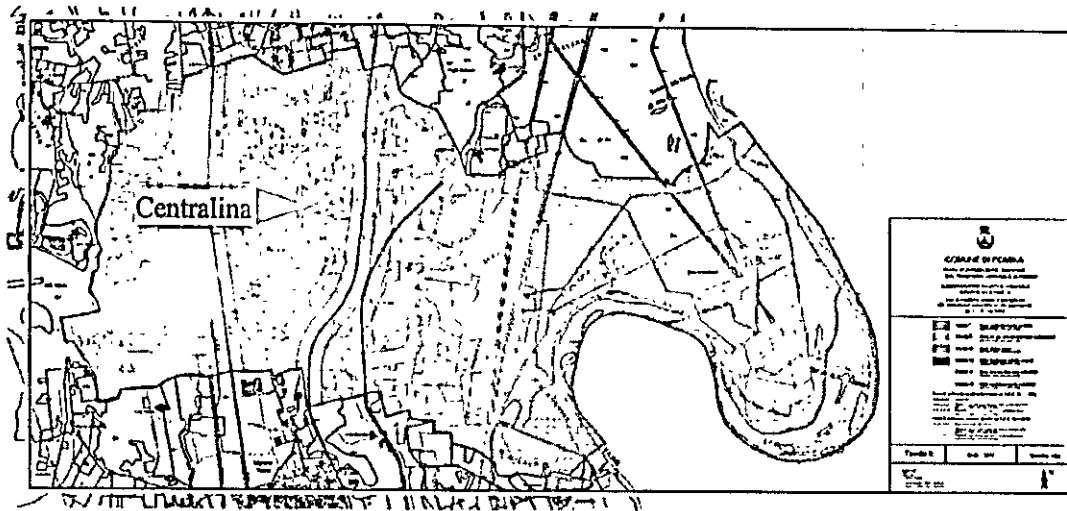
Lam day [dB(A)]	Livello equivalente DIURNO (Leq day) dalle 06:00 alle 22:00
Lbk day [dB(A)]	Livello equivalente DIURNO privato del contributo del rumore di origine aeronautica
Δ day [dB(A)]	Differenza tra rumore ambientale con e senza contributo aeronautico, DIURNO
L sorvoli day [dB(A)]	Livello equivalente DIURNO attribuibile al rumore di origine aeronautica
Lam night [dB(A)]	Livello equivalente NOTTURNO (Leq night) dalle 00:00 alle 06:00 e dalle 22:00 alle 24:00
Lbk night [dB(A)]	Livello equivalente NOTTURNO privato del contributo del rumore di origine aeronautica
Δ night [dB(A)]	Differenza tra rumore ambientale con e senza contributo aeronautico, NOTTURNO
L sorvoli night [dB(A)]	Livello equivalente NOTTURNO attribuibile al rumore di origine aeronautica
N° voli giorno day	N° di sorvoli riscontrati tra le ore 06.00 e le ore 22.00, rispetto al giorno medio mensile

N° voli giorno N° di sorvoli riscontrati tra le ore 00.00 e le ore 06.00 e tra le **night** tra le 22.00 e le 24.00, rispetto al giorno medio mensile.

N.B. : Le medie energetiche mensili e annue sono state calcolate come medie energetiche a partire dai dati giornalieri calcolati su medie energetiche.

OSSERVAZIONE - Limite di immissione Comune di Pombia

Zonizzazione acustica comunale di Pombia



Figura

Implementazione all'interno di AEDT delle diverse rotte principali di decollo per pista 35R e 35L (8 rotte complessive) e delle relative rotte secondarie di dispersione (28 rotte complessive) così come "costruite" dall'analisi dei dati radar

La centralina di Pombia è ubicata in Classe 2 e registra nell' anno 2019 un contributo aereo pari a 51,6 db(A). E' presumibile che nelle zone in Classe 2 che precedono sulla rotta, il limite di immissione di 55db(A) sia già sostanzialmente superato.

Per le zone in Classe 1 che precedono sulla rotta, tale limite di 50db(A) è certamente superato sia nel 2018 sia nel 2019.

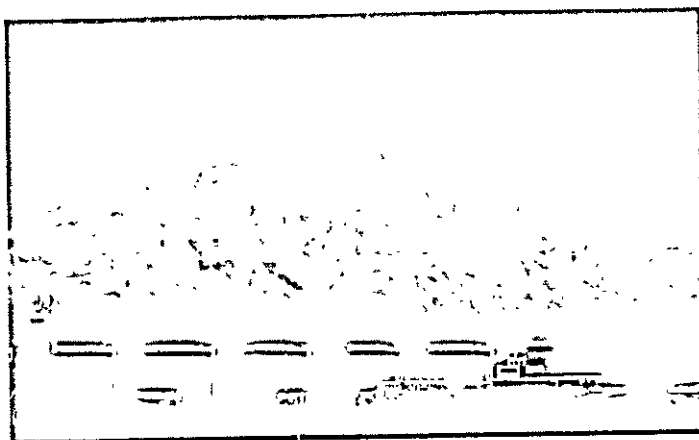
Un aumento di traffico non può certamente migliorare la situazione.

OSSERVAZIONE - Incompletezza dati componente acustica

DAI NUOVI "MASTER PLAN AEROPORTUALI F" DI SEA PROCEDURA DI V.I.A.
TICO



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



DOCUMENTAZIONE NOVEMBRE 2012

ALLEGATO 1

CHIARIMENTI **Centralina** ATIVI ALL'INQUINAMENTO
ACUSTICO

S.E.A. - Società per gli Esercizi Aeroportuali
Ing. Paolo Magliorini
DIRETTORE INFRASTRUTTURE

I.R.I.D.E. S.r.l.
Direttore Tecnico
Ing. Mauro Di Pietro

INTRODUZIONE

La presente Relazione costituisce i Chiarimenti sulla componente acustica nell'ambito delle Integrazioni Volontarie predisposte da SEA - Aeroporti di Milano S.p.A. (nel seguito il Procedente), società di gestione degli aeroporti milanesi, nell'ambito della Procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale riguardante il Nuovo Master Plan dell'Aeroporto di Malpensa (nel seguito il Progetto), localizzato nel territorio dei comuni di Cardano al Campo, Casorate Sempione, Ferno, Lonate Pozzolo, Samarate, Somma Lombardo e Vizzola Ticino, provincia di Varese, Regione Lombardia.

Il documento, oltre alla presente Introduzione, consta dei seguenti Capitoli:

Capitolo 2: in cui si definiscono in dettaglio i dati di operatività aeroportuale considerati nell'impostazione delle simulazioni modellistiche per entrambi gli Scenari di Riferimento;

Capitolo 3: in cui si analizza la validità del modello attraverso il confronto tra i dati rilevati dalle centraline della rete di monitoraggio acustico e gli output delle valutazioni modellistiche effettuate;

Capitolo 4: che fornisce approfondimenti in merito all'impatto acustico previsto in Fase di Cantiere e l'interferenza con potenziali ricettori;

Capitolo 5: in cui oltre a riportati le curve isofoniche dei livelli di L_{eq} / L_{den} / L_{night} indotti dall'esercizio dell'aeroporto si evidenziano le eventuali incompatibilità tra i Piani di Zonizzazione Acustica dei comuni dell'intorno aeroportuale e i livelli di L_{eq} stimati per gli Scenari di Riferimento;

Capitolo 6: che fornisce una stima della popolazione e dei ricettori sensibili interessati da livelli sonori $\geq 45/40$ dBA (espresso in termini di L_{eq}) per il periodo diurno e notturno;

Capitolo 7: nel quale si riporta la stima della popolazione e dell'estensione delle zone a, b e c (LVA 60, 65, 75) dell'intorno aeroportuale.

Si richiede lo stesso livello di dettaglio come nella documentazione presentata nel novembre 2012, assumendo come attuale lo scenario del 2019 che presenta una operatività modificata rispetto al 2018 e con le tipologie di aeromobili attualmente operanti anche per lo scenario 2035.

DALLE LINEE GUIDA DEL MINISTERO DELL'AMBIENTE E METODOLOGIA PER LA DETERMINAZIONE DELLE MAPPE ACUSTICHE



MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Direzione Generale per i Politici e Ripopolamento

Definizione del contenuto minimo delle relazioni inerenti alla
metodologia di determinazione delle mappe acustiche e
valori descrittivi delle zone soggette ai livelli di rumore

Linee guida

Autore: Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Data: 10 marzo 2017

4. Aeroporti

Le relazioni tecnico-descrittive prodotte dai gestori di infrastrutture aeroportuali devono contenere almeno le seguenti sezioni:

- Introduzione generale;
- Quadro normativo di riferimento;
- Descrizione dell'aeroporto;
- Caratterizzazione dell'area circostante;
- Programmi di contenimento del rumore;
- Metodi di calcolo e modelli applicati;
- Stima dei residenti, degli edifici esposti a livelli sonori in fasce stabilite e ricettori sensibili;
- Sintesi dei risultati;
- Materiale trasmesso;
- Riferimenti bibliografici.

4.1. Introduzione generale

La sezione contiene indicazioni generali sulle caratteristiche dell'aeroporto, sulle svolte ed eventuali considerazioni ritenute necessarie ai fini della comprensione dei dati prodotti e della metodologia utilizzata.

4.2. Quadro normativo di riferimento

La sezione contiene i riferimenti normativi sulla base dei quali si è proceduto alla produzione e trasmissione dei dati.

4.3. Descrizione generale dell'aeroporto: ubicazione, dimensione e flussi di traffico

La sezione contiene informazioni sull'ubicazione dell'aeroporto, comprese le coordinate del Punto di Riferimento dell'Aeroporto (ARP), una planimetria dell'aeroporto e una descrizione delle piste presenti.

Inoltre, devono essere fornite informazioni generali relative all'aeroporto quali il codice identificativo univoco con il quale l'aeroporto è individuato, la denominazione ufficiale, distanza e direzione dalla città, tipo di funzionamento, Categoria ICAO, Ente gestore, ecc.

Infine, devono essere fornite informazioni sui flussi di traffico e una caratterizzazione dei movimenti (es. numero di decolli e atterraggi per le diverse fasce orarie).

Le posizioni evidenziate non sono trattate nel modo adeguato nel SIA.

OSSERVAZIONE - Impatti sulla salute

Al Capitolo 17 della Parte 4 del SIA vengono riportati alcuni stralci sulle emissioni atmosferiche e sul rumore, alcuni riferimenti a studi generici sugli impatti degli aeroporti sulla salute umana e alcuni riferimenti alla normativa e alle linee guida, ma **NON VIENE fatta nessuna analisi sull'impatto che Malpensa ha avuto, ha e avrà sulla popolazione residente nelle aree interessate.**

Il rapporto "European Aviation Environmental Report 2019" pubblicato nel 2019 con riferimento al 2017 elaborato dalla Agenzia Europea per l'Ambiente EASA tratta l'impatto ambientale nel settore dell'aviazione.

L'esposizione a lungo termine al rumore aereo provoca numerosi problemi di salute, quali ischemia cardiaca, disturbi del sonno, fastidio e deterioramento cognitivo.

Il disturbo riportato dai soggetti esposti ad un determinato livello di rumore aereo è risultato superiore rispetto a quello causato da altri mezzi di trasporto.

Secondo stime attendibili la maggior parte degli inquinanti emessi dalle attività dell'aviazione influenza la qualità dell'aria con conseguenti effetti sulla salute, anche se le lacune conoscitive permangono (come l'impatto di particelle ultrafini).

Una profonda conoscenza scientifica degli effetti a lungo termine causati dalle emissioni di CO₂ sul clima offre un obiettivo chiaro e importante per le attività di mitigazione.

L'impatto delle emissioni non di CO₂ (ad esempio le particelle NO_x) sul clima non può essere ignorato, dal momento che nel breve termine rappresenta effetti di riscaldamento importanti, anche se il livello di conoscenza scientifica della portata degli effetti non è elevato.

Le ultime linee guida europee dell'Organizzazione mondiale della sanità raccomandano di valutare il disturbo del rumore degli aerei superiore a 45 dB Lden e il disturbo del sonno superiore a 40 dB Lnight. Utilizzando questa guida, si stima che circa 3,2 milioni di persone fossero fortemente infastidite dal rumore degli aerei e 1,4 milioni soffrissero di disturbi del sonno elevati nel 2017 nei 47 principali aeroporti. Il numero di persone esposte a più di 50 eventi di rumore degli aeromobili superiori a 70 dB al giorno è stato stimato in 1 milione nel 2017 per gli stessi aeroporti; si tratta del 60% in più rispetto al 2005.

7.1 Rumore

Impatto del rumore aereo

Milioni di persone in Europa sono esposte al rumore degli aerei nelle comunità residenziali nelle vicinanze degli aeroporti e l'esposizione a lungo termine a questi livelli di rumore influisce sulla salute delle persone.

Nel 2018, l'Organizzazione mondiale della sanità europea ha riassunto le prove scientifiche in un documento di orientamento [16] sui livelli massimi accettabili di rumore esterno per evitare effetti sulla salute. I principali risultati dell'Organizzazione mondiale della sanità europea che collegano il rumore del trasporto aereo e gli effetti sulla salute sono presentati nella tabella 7.1. Sono stati segnalati ulteriori effetti sulla salute, ma la relazione con il rumore degli aerei è stata considerata non correlativa con certezza.

Fastidio al rumore degli aerei

Il fastidio è uno degli effetti più diffusi del rumore. Un alto livello di fastidio è considerato un buon indicatore del fatto che ci sono impatti sulla salute derivanti dal rumore ambientale in una comunità.

Il fastidio della comunità previsto dal rumore degli aerei viene generalmente valutato attraverso una relazione "esposizione-risposta" che mostra la percentuale prevista di persone altamente infastidite a causa di una gamma di livelli di esposizione al rumore degli aerei. In Europa, l'esposizione al rumore viene valutata con l'indicatore di rumore Lden. La figura 7.1 illustra le relazioni esposizione-risposta dalle linee guida dell'Organizzazione mondiale della sanità europea per il rumore proveniente da vari mezzi di trasporto. Come mostrato nella figura 7.1, il rumore degli aerei è considerato più fastidioso dello stesso livello di esposizione al rumore stradale o ferroviario. La tonalità del rumore della sorgente, il contenuto in frequenza o un atteggiamento negativo nei confronti del velivolo potrebbero essere potenziali cause di questa differenza di reazioni. Inoltre, sebbene la maggior parte degli edifici

non sia circondata da strade o ferrovie su tutti i lati, il rumore degli aerei arriva dall'alto e può essere più difficile da evitare.

Lo studio NORAH ha esaminato una serie di effetti sulla salute nell'area intorno all'aeroporto di Francoforte, sia prima che dopo la costruzione di una quarta pista. Dopo l'apertura della nuova pista, il fastidio segnalato inizialmente è aumentato ma è diminuito di nuovo nei due anni successivi. Tuttavia, i livelli di fastidio sono rimasti superiori ai livelli visti prima dell'apertura della pista.

Lo studio ha anche evidenziato gli effetti di un divieto di volo notturno. L'introduzione di un divieto di volo notturno di sei ore dalle 23:00 alle 05:00 ha avuto un effetto complessivo positivo sul sonno. Il divieto ha ridotto il numero di risvegli nelle persone che andavano a letto tra le 22:00-22:30 e si alzavano tra le 06:00-06:30, sebbene i partecipanti si sentissero sempre più stanchi e assonnati al mattino. Pertanto, l'introduzione del coprifuoco sui voli di linea tra le 23:00 e le 05:00 non ha portato le persone a fare una valutazione soggettiva più positiva del proprio sonno. Inoltre, è stato osservato che le persone che avevano un atteggiamento critico nei confronti del traffico aereo dormivano meno bene di quelle che lo sostenevano.

Table 7.1 Main health effects of aviation noise (Source: WHO Europe, 2018)

Health effect	Commentary
Annoyance	The effect is confirmed starting from L_{den} 45 dB and the estimate of the magnitude is quite reliable.
Sleep disturbance	The effect is confirmed starting from L_{night} 40 dB and the estimate of the magnitude is quite reliable.
Ischaemic heart disease	The effect is confirmed starting from about L_{den} 52 dB, but the estimate of the magnitude is not reliable.
Cognitive impairment in children	The effect is confirmed starting from L_{den} 55 dB and the estimate of the magnitude is reliable.

L'impatto sulla salute è fonte di grande preoccupazione nella cittadinanza, non solo quella direttamente confinante con il sedime aeroportuale, ma in un'area più vasta, fin dove il rumore degli aerei causa disturbo a vari livelli sulla vita quotidiana sia di giorno sia di notte.

Un aeroporto come Malpensa, che aspira a diventare un grandissimo aeroporto internazionale, oltre qualsiasi ragionevolezza dettata dalla ubicazione dello stesso, dovrebbe avere come priorità un forte collegamento con gli enti preposti al monitoraggio e la tutela della salute e dovrebbe aver raccolto in questi oltre venti anni ben più consapevolezza di quella che dimostra in questo SIA.

CONCLUSIONI

VISTO CHE:

- 1) della pubblicazione non è stata data comunicazione nelle forme previste per legge agli Enti della Regione Piemonte: la Regione Piemonte, la Provincia di Novara, il Parco del Ticino Piemontese, che gestisce aree di Natura 2000 coinvolte dal *Masterplan 2035*, come pure i Comuni confinanti con i Comuni lombardi di sedime aeroportuale, Varallo Pombia, Pombia, Marano Ticino e Oleggio, non hanno ricevuto comunicazione come previsto dal Codice Ambientale DLgs. 152/2006 Art. 23 e s.m.i. ma lo hanno appreso dai media, con un ritardo di quasi un mese.
- 2) non può essere portato in attuazione una trasformazione aeroportuale come quella sottesa dal *Masterplan Malpensa 2035* prima che siano assolte le procedura ambientali di VAS sul Piano Nazionale degli Aeroporti ad oggi non conclusa .
- 3) 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.
- 4) tali valori non sono compatibili con la salute umana.
- 5) il territorio presenta caratteristiche uniche, essendo collocato nella conca padana, che influenzano le capacità dispersive degli inquinanti e favoriscono il loro accumulo.
- 6) la quantità di molti inquinanti generati da Malpensa incide fortemente sulla totalità delle emissioni della zona.
- 7) esiste una correlazione tra la quantità di emissioni generate da Malpensa e gli elevati valori delle sostanze inquinanti registrati nel territorio.
- 8) il territorio è compreso in un'area più vasta, classificata dalla Regione Lombardia come zona A Pianura ad elevata urbanizzazione (ex zona A1 e A2 della DGR 5290/2007) e costituisce pertanto un ambito critico per il potenziale impatto sulla salute umana determinato dall'inquinamento atmosferico.
- 9) i rilevamenti effettuati dai Parchi del Ticino negli anni dal 2000 al 2010, comprendenti anche aree SIC e ZPS, hanno riscontrato che la pressione esercitata dall'inquinamento è causa di un grave danno biologico significativo a molte specie di vegetali, con conseguente alterazione di interi ecosistemi.
- 10) la Sentenza N° 11169 del 25 settembre 2008 del Tribunale civile di Milano relativa alla causa Quintavalle/SEA 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.

- 11) 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, nonché 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.
- 12) i monitoraggi commissionati dal Comune di Casorate Sempione, effettuati 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.
- 13) l'indagine epidemiologica della ASL della Provincia di Varese, ha riscontrato nell'area un quadro preoccupante, in quanto si registra dal 1997 al 2009, un aumento della mortalità per malattie respiratorie del 54,1% rispetto al 10,7% del resto dei Comuni della ASL.
- 14) 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 emissive, a livelli tollerabili per la protezione della salute umana, e della vegetazione, secondo quanto stabilito dalle normative vigenti Nazionali e Comunitarie.

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.
- 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 una espansione, a parere di molti e anche nostro, non giustificata.

- 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.

- 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]

- **CHE SIA DATO PARERE NEGATIVO AL SIA DEL MASTERPLAN 2035 DI MALPENSA.**

Per il C.OVES.T Onlus

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

Via Simonetta 3 - 28040 Varallo Pombia (NO)

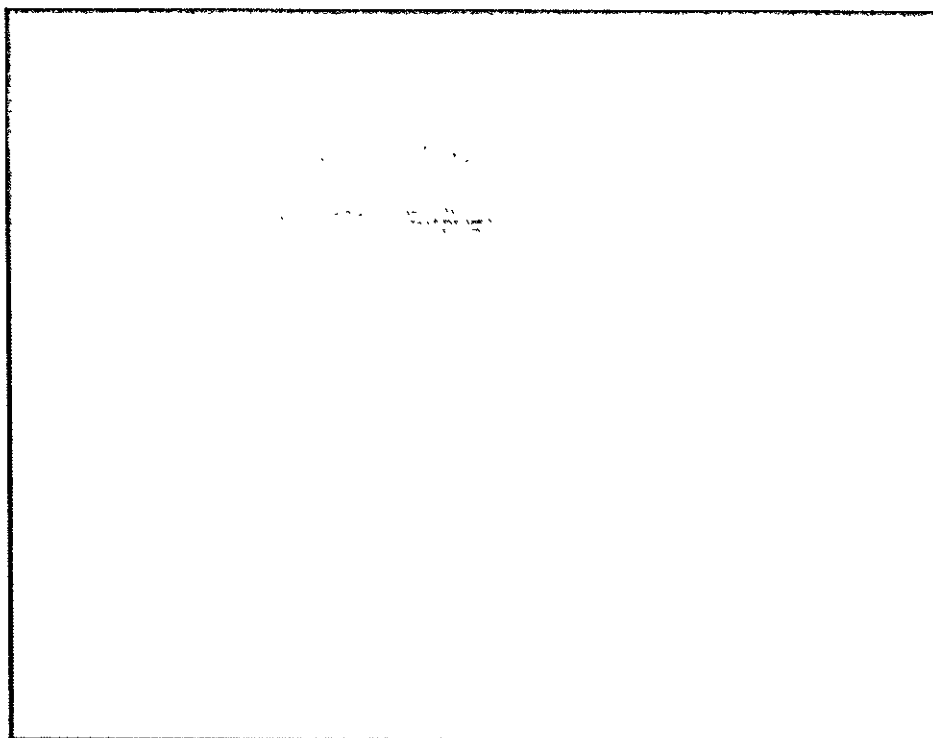
C.F. 01898130032 - covestonlus@gmail.com

Il Presidente

Elena Strohmenger

Hanno collaborato alla stesura di questo documento:

Franco Daglio e Elena Strohmenger



DELIBERA

1. Di approvare documento di Osservazioni e Pareri – Settembre 2020 predisposto dal C.OVES.T – Comitato Ovest Ticino contro i disagi causati dall'aeroporto di Malpensa 2000 con sede in Varallo Pombia (NO) Via Simonetta n.3 inerente la valutazione di impatto ambientale del Masterplan 2035 Aeroporto di Malpensa, che si allega al presente atto per formarne parte integrante e sostanziale;
2. di confermare il parere ambientale negativo al suddetto studio di impatto ambientale e sul Master Plan della SEA già espresso con delibere di C.C. n. 25 del 18/07/2011 e n. 24 del 26/07/2012;
3. di confermare il parere ambientale negativo sui Chiarimenti di SEA – Documentazione Novembre 2012 già espresso con delibera G.C. n.13 del 14/02/2013;
4. di fare proprie le conclusioni e le richieste contenute nel documento di Osservazioni e Pareri – Settembre 2020 predisposto dal C.OVES.T – Comitato Ovest Ticino contro i disagi causati dall'aeroporto di Malpensa 2000 con sede in Varallo Pombia (NO) Via Simonetta n.3 dando parere negativo al SIA del MASTEPLAN 2035 di MALPENSA;
5. di dare mandato al Sindaco di trasmettere, entro la scadenza dei termini previsti dal Ministero dell'Ambiente per la presentazione dei pareri, al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la Qualità dello Sviluppo – Via Cristoforo Colombo 44 – 00147 Roma – la presente deliberazione completa delle osservazioni testè approvate;
6. di sottoporre al Consiglio Comunale la presente deliberazione per presa d'atto con apposita deliberazione nei termini di legge;
7. di dichiarare la presente deliberazione, con votazione separata ed esito favorevole, immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134 del D.Lgs. 267/2000.

Letto, approvato, sottoscritto digitalmente ai sensi del d.lgs. n. 82/2005

IL SINDACO
F.to (GRAZIOLI Giovanni)

IL SEGRETARIO COMUNALE
F.to (Dott. Armando PASSARO)

Copia cartacea conforme al documento informatico firmato digitalmente ai sensi del d.lgs. n. 82/2005.

Lì, _____

Il Segretario Comunale

Comitato dei Cittadini di Varallo Pombia per l'Aeroporto di Malpensa

C.F. 94082400030

Via Dosso n. 10 - 28040 Varallo Pombia (NO)

www.comitatoaereivarallopombia.it

PEC: comitato@pec.comitatoaereivarallopombia.it

**AEROPORTO DI MALPENSA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE
DEL MASTERPLAN 2035**

AI SENSI DELL'ART. 24 DEL D.lgs 152/06 e s.m.i.

Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare Direzione Generale per la

Crescita Sostenibile e la Qualità dello Sviluppo

Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 ROMA

OSSERVAZIONI E PARERI

INDICE

1. INTRODUZIONE
2. OSSERVAZIONI E PARERI
 - 2.1 RIDEFINIZIONE INTEGRALE DEL MASTERPLAN 2020-2035
 - 2.2 ILLEGITTIMITA' DELLA PROCEDURA DI VIA -- MANCATA OSSERVANZA E VIOLAZIONE DELL' ART. 23
COMMA 4 Dlgs. 152/2006
 - 2.3 MANCATA OSSERVANZA DEGLI ARTICOLI 707, 714 e 715 DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE
 - 2.4 VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA - INAMMISSIBILITA' DELLA RICHIESTA DI VALUTAZIONE
DI IMPATTO AMBIENTALE
 - 2.5 ASSENZA DI PROCEDURA VAS
3. AMPLIAMENTO AREA CARGO
4. COMPONENTE ANTROPICA
5. EMISSIONI INQUINANTI
6. IMPATTO ACUSTICO
7. CONCLUSIONI
8. ESTENSORI DELLA PRESENTE RELAZIONE

1. INTRODUZIONE

Il presente documento raccoglie le osservazioni del "Comitato dei Cittadini di Varallo Pombia per l'Aeroporto di Malpensa" in relazione alla Valutazione di Impatto Ambientale del Masterplan 2035 Aeroporto Di Malpensa recante codice procedura (ID_VIP/ID_MATTM) 5359 con particolare riguardo agli aspetti sottoelencati e per i quali sono state redatte le seguenti osservazioni, riservandoci di argomentare in una successiva fase della procedura gli ulteriori aspetti elencati ed esposti da ENAC e dal gestore aeroportuale.

Una considerazione di carattere preliminare e doverosa riteniamo doverla fare subito: la redazione del presente Masterplan e la conseguente attivazione della procedura di VIA sono stati redatti senza tenere nella benché minima considerazione l'esistenza, le esigenze e la vita del territorio e dei cittadini piemontesi, territorio che è immediatamente vicino all'aeroporto di Malpensa e sul quale grave ad oggi il 55% dei decolli e degli atterraggi generati dall'aeroporto.

2. OSSERVAZIONI E PARERI

2.1 RIDEFINIZIONE INTEGRALE DEL MASTERPLAN 2020-2035

In attesa di un Piano d'area, di un PGT - Piano di Governo del Territorio, di una specifica VAS - Valutazione Ambientale Strategica e di una Valutazione di Impatto Sanitaria - VIS è indispensabile definire ed imporre un tetto massimo di voli annui in relazione alle evidenze scaturite dalle curve di isorischio sancite dall'Art 715 del Codice della Navigazione.

Le criticità aeroportuali prevalenti ed associate a tale articolo sono identificabili nei seguenti elementi:

- a) la posizione dei Terminal 1 e 2,
- b) la posizione del deposito carburanti avio,
- c) la distanza tra le piste (solo 808 metri interasse pista),
- d) il layout aeroportuale attualmente inteso e futuro,
- e) le edificazioni interne ed esterne allo stesso sedime aeroportuale attuali e future,
- f) la presenza di stabilimenti chimici e di allevamento itici ubicati sul territorio piemontese a meno di 6 km in linea d'aria dalle piste di decollo.

Gli interrogativi derivanti dalla applicazione concreta delle Curve di isorischio di cui all' Art. 715 del C.d.N, delle Mappe di rischio e delle Mappe di vincolo (Art 707 C.d.N) devono e dovevano essere tassativamente risolti prima della presentazione del Masterplan.

Così non è stato e così si evince infatti dalla Relazione Generale e dagli allegati planimetrici citati in seguito.

Le criticità ed inadeguatezze delle infrastrutture aeroportuali in genere in relazione agli standards ICAO, alle leggi Italiane ed EASA sono state da tempo evidenziate in maniera dettagliata nei seguenti atti:

1. "Rapporto sugli Aeroporti Italiani aperti al Traffico Aereo Civile e sulle Condizioni dello Spazio Aereo" redatto dal Comitato nominato con il Decreto 275/13 dal Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione Civile il 24/05/1972.
2. Rapporto sulla situazione degli aeroporti italiani della DGAC-Direzione Generale dell'Aeroporto Civile-Civilavia (in seguito ENAC), edizione ItalAirport del 1983.

Per inquadrare la materia che avrebbe dovuto definire preliminarmente la "coesistenza" tra il sistema aeroportuale Malpensa, il territorio limitrofo e la comunità dei cittadini residente ed insediata sul territorio occorre, pertanto, considerare l'esistenza delle cosiddette "servitù aeronautiche".

Nel corso dei decenni, anteriori alla 58/1963 e successivi, in relazione al Masterplan Malpensa 2000 ed alla delocalizzazione di centinaia di edificazioni, anche per l'allungamento della pista 36L/35R, erano state evidenziate le carenze impositive delle "servitù aeronautiche".

Ma le criticità ed inadeguatezze emersero a seguito dell'incidente di Linate 2001.

Nel dopoguerra solo con la legge n. 58 del 1963, infatti sono state promulgate le varianti agli articoli 714, 715, 716 e 717 del codice della navigazione era stato sostituito dal seguente Art. 714.

Art. 714 Ostacoli alla navigazione

"In vicinanza degli aeroporti statali e di quelli privati aperti al traffico aereo civile a norma dell'articolo 709, secondo comma, sono soggetti alle limitazioni stabilite negli articoli seguenti le costruzioni, le piantagioni arboree al fusto legnoso, gli impianti di linee elettriche, telegrafiche e telefoniche, le filovie, funivie teleferiche, le antenne radio, gli impianti di elevazione, e in genere qualsiasi opera, che possa, ugualmente costituire ostacolo alla navigazione aerea, sia nelle direzioni di atterraggio che nelle altre direzioni".

A fronte di norma e standards ICAO, oltre alla Legge n.58/1963, primo atto per conformare i livelli di safety del volo in Italia, il Rapporto datato 1973 negli spazi illustrativi della situazione di Malpensa, perciò dopo 10 anni dall'adozione delle Legge n. 58/1963, nelle caratteristiche

operative dello scalo, la cui lunghezza erano di di 3900 metri 35R/17L e di circa 2600 metri la 35L/17R, tra l'altro si rilevava:

“Carta Ostacoli- Non disponibile, Ciò rappresenta una grave carenza”.

“Ostacoli- Per la pista 17R/35L, esistono ostacoli artificiali di cui il sito più alto è rappresentato dal campanile di Somma Lombardo. Non esistono ostacoli significativi per la pista 17L/35R”.

“Prevenzione di impatto volatili: inesistente.”

Nel Primo volume del Rapporto redatto da ItalAirport, nelle note riguardanti le “infrastrutture e servizi” dello scalo di Malpensa, come le “Carte ostacoli” fossero in una fase di “Collaudo in corso per il Tipo A per la pista 17R/35L e 17 L/35R, il Tipo B ILS 17L. Disponibile: Carta avvicinamento strumentale di Precisione”.

Alla voce “Servitù Aeronautiche, sulla base della Legge 58/1963, si legge “in corso di imposizione”.

Già in relazione al Masterplan Malpensa 2000 ed alla delocalizzazione di centinaia di edificazioni, all'allungamento della pista 36L/35R, erano state evidenziate le carenze impositive delle “servitù aeronautiche”.

Nel 2005, con l'aggiornamento del Codice di Navigazione e l'adozione del Piano di Rischio (Art. 707) e del Rischio Terzi (Art. 715), anche a seguito del citato incidente di Linate 2001 (aeromobile MD 80 che impatta un hangar, lateralmente alla pista, occorso nella fase di decollo) è stata recepita una specifica normativa tecnica internazionale per le problematiche associate al Risk Assessment - Rischio Terzi, all'interno del “Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti” redatto da ENAC.

La rilevante casistica statistica (oltre 80%) riguardante gli incidenti nella fase di decollo e atterraggio ed all'interno del sedime aeroportuale (fuoripista, lungo pista, overrun, short landing, vcer-off) ha reso indispensabile verificare la realtà del “rischio” nelle infrastrutture aeroportuali italiane.

La “mappatura” del territorio dell'intorno delle piste degli scali italiani era stata definita dalla nota ENAC n. 34982/AOC/DIRGEN del 31.05.07.

Era stato evidenziato che la redazione delle mappe deve essere effettuata dai Gestori aeroportuali e ha fornito alcune “linee guida” finalizzate ad uniformare gli elaborati prodotti per i vari scali presenti sul territorio nazionale ed a permetterne la successiva gestione informatica.

Tali "Linee guida" sono successivamente state aggiornate ed integrate con la REV 1 di cui alla nota ENAC n. 22164/DIRGEN/CAP del 30.03.10 e successiva REV 2, di cui alla nota ENAC n. 93054 del 15.7.11.

Alle sopra indicate "Linee guida" REV 2 si è pertanto fatto riferimento nel predisporre il presente Masterplan che - come previsto - è stato sviluppato in due fasi successive e si compone della Relazione Descrittiva e di una serie di elaborati grafici.

Tuttavia, pur essendo questo lo scenario di riferimento, risulterà evidente come il Masterplan oggetto della presente procedura di VIA difetti dei presupposti di cui ai sopracitati articoli del Codice della Navigazione e di ulteriori, mancanze queste tali da rendere del tutto inammissibile lo stesso Masterplan.

2.2 ILLEGITTIMITA' DELLA PROCEDURA DI VIA - MANCATA OSSERVANZA E VIOLAZIONE DELL' ART. 23 COMMA 4 Dlgs. 152/2006

L'avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale di cui al Masterplan *Malpensa 2035* è affetto da grave illegittimità per mancata osservanza da parte di questo Ministero del dettato di cui all'art. 23 Comma 4 del Dlgs 152/2006.

Il predetto articolo prevede che *"L'autorità competente comunica contestualmente per via telematica a tutte le Amministrazioni e a tutti gli enti territoriali potenzialmente interessati e comunque competenti ad esprimersi sulla realizzazione del progetto, l'avvenuta pubblicazione della documentazione nel proprio sito web. La medesima comunicazione è effettuata in sede di notifica ad altro Stato ai sensi dell'articolo 32, comma 1."*

Dato atto del contenuto del predetto articolo si rileva quanto segue:

- 1) Nessuna comunicazione per via telematica e relativa al deposito della documentazione relativa alla presente procedura di VIA, è mai stata trasmessa e conseguentemente ricevuta dalla Regione Piemonte, dalla Provincia di Novara, dai Comuni interessati e Parco del Ticino Piemonte.
- 2) La mancata comunicazione lede gli interessi delle Amministrazioni piemontesi che, in quanto confinanti con l'area interessata dal progetto sottoposto a VIA, hanno pieno titolo e competenza ad esprimersi sulla realizzazione dell'opera.
- 3) A conferma di ciò la Provincia di Novara ha inviato, unitamente ai Sindaci dei Comuni di Castelletto Sopra Ticino, Marano Ticino, Oleggio, Pombia e Varallo Pombia,

all'attenzione di codesto Ministero ed in data 06-08-2020 una PEC recante no. Registro Ufficiale.U.0019239, con la quale ha invitato formalmente codesto Ministero ad effettuare le comunicazioni previste per Legge provvedendo ad indicare la nuova decorrenza dei termini per l'espressione dei pareri e delle osservazioni di merito.

- 4) A tale richiesta, codesto Ministero, non ha dato alcun riscontro né fornito alcun chiarimento, né conseguentemente provveduto ad indicare la nuova decorrenza dei termini.
- 5) Ne consegue quindi come, acclarata l'avvenuta violazione del Art. 23 Comma 4 del Dlgs 152/2006, tale procedura di VIA debba essere interrotta e debbano essere assegnati con idonea comunicazione formale nuovi termini per presentare le osservazioni e pareri a tale procedura di VIA.

2.3 MANCATA OSSERVANZA DEGLI ARTICOLI 707, 714 e 715 DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE

Dalla disamina della documentazione di cui al Masterplan Malpensa 2035 si evidenzia come il gestore aeroportuale ed ENAC non abbiano dato, né oggi né tantomeno in precedenza, corretto adempimento ai disposti di cui agli Articoli del Codice della Navigazione, qui specificati:

Art. 707 - Determinazione delle zone soggette a limitazioni

Art. 714 - Abbattimento degli ostacoli ed eliminazione dei pericoli

Art. 715 - Valutazione di rischio delle attività aeronautiche

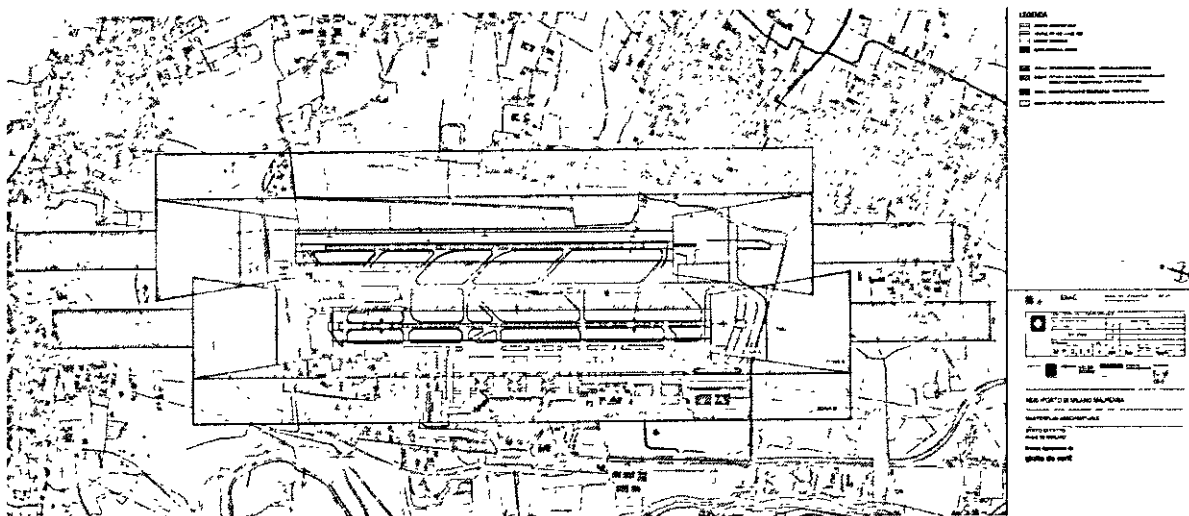
Conseguentemente tale Masterplan risulta essere carente in relazione al rispetto di presupposti normativi fondamentali, il cui mancato adempimento è tale da inficiare la validità, la fondatezza e l'ammissibilità del Masterplan stesso.

Nello specifico si rileva quanto segue.

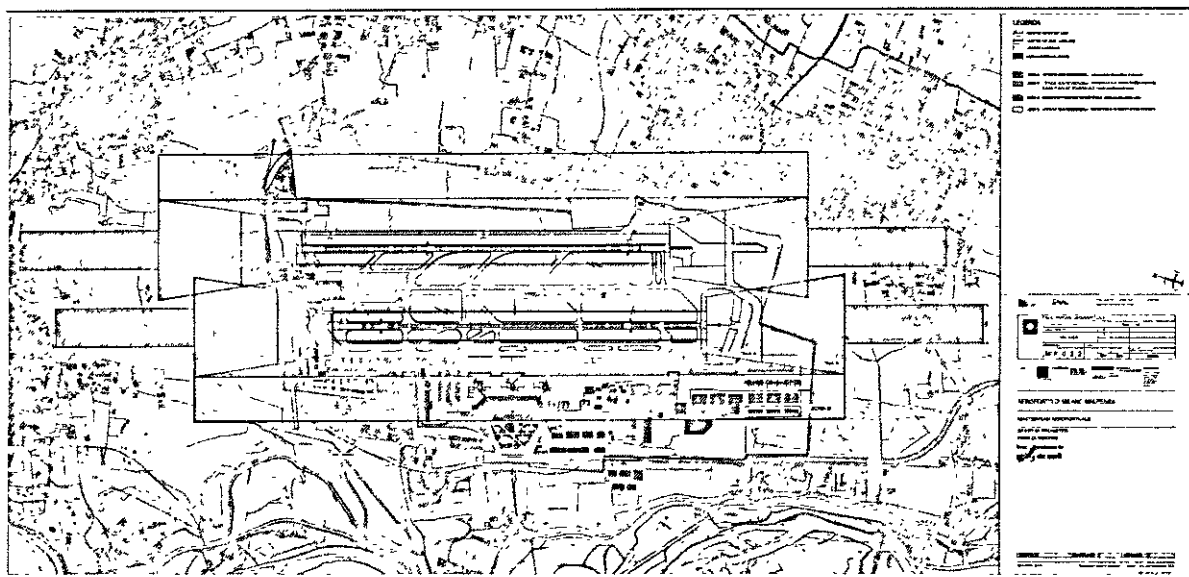
Piani di Rischio

Con riferimento ai commi 1,2,3 e 4 dell'articolo 707 C.d.N., si rileva:

- l'errata identificazione dei Piani di Rischio Terzi in quanto lo Stato di Fatto attuale (*MP_011_Vincoli_aeronautici-Stato_di_fatto-Piani_di_rischio-signed*) corrisponde allo Stato di Progetto (*MP_022_Vincoli_aeronautici-Stato_di_progetto-Piani_di_rischio-signed*). Le mappe sono infatti identiche.



MP_011_Vincoli_aeronautici-Stato_di_fatto-Piani_di_rischio-signed(2)



MP_022_Vincoli_aeronautici-Stato_di_progetto-Piani_di_rischio-signed(4)

Come è possibile che nella redazione dello Stato di Progetto, il gestore aeroportuale ed ENAC non abbiano preso in considerazione il raddoppio del traffico aereo (sia passeggeri che cargo) che pongono a fondamento di tale Masterplan e non abbiano conseguentemente provveduto ad ampliare le aree delle Mappe di Rischio, in ragione del citato aumento del traffico aereo. Tali mappe sono inattendibili e fuorvianti.

- tra i comuni lombardi inclusi nelle Mappe di Rischio, il Comune di Lonate Pozzolo, alla data della presente relazione non ha ancora correttamente identificato l'area di Rischio

D) prevista dalla citata normativa e non ha provveduto alla ricezione della stessa nel proprio Piano di Governo Territoriale. Anche in ragione di tale aspetto di fondamentale rilievo tali mappe sono inattendibili e fuorvianti.

Mappe di Vincolo

In applicazione all'art 707 c.ma 5 del Codice della Navigazione, le zone da sottoporre a vincolo e le relative limitazioni sono riportate in apposite mappe. Gli Enti locali, nell'esercizio delle proprie competenze in ordine alla programmazione ed al governo del territorio, adeguano i propri strumenti di pianificazione alle prescrizioni delle mappe di vincolo.

Al Paragrafo 19.1 "Superfici di delimitazione ostacoli" della Relazione Generale di cui alla presente VIA, il gestore aeroportuale afferma quanto segue:

"In attuazione a quanto previsto dall'art. 707 del Codice della Navigazione, e seguendo le disposizioni espresse da ENAC, SEA per l'aeroporto di Malpensa ha anche redatto le "Mappe di vincolo e delimitazione ostacoli" (pubblicazione ottobre 2012, con successivo aggiornamento in luglio 2015), che sono state approvate in forma definitiva da ENAC con Decreto Dirigenziale n. 11781 del 04.02.16 e formalmente trasmesse a tutti Comuni interessati affinché le Amministrazioni, nell'esercizio delle proprie competenze in ordine al governo del territorio, potessero adeguare i propri strumenti urbanistici con le prescrizioni ivi indicate e quindi autonomamente valutare la fattibilità di nuove opere anche in termini di sicurezza della navigazione aerea."

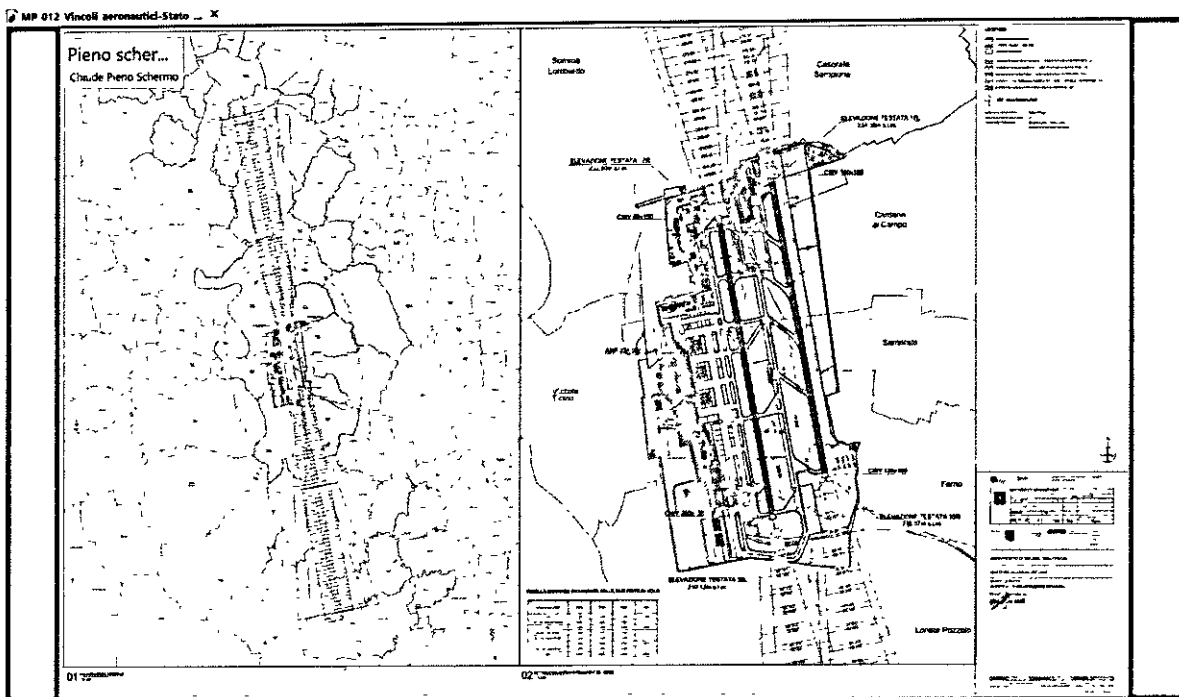
Le Mappe di Vincolo cui ENAC e SEA fanno riferimento non risultano pubblicate ad oggi nemmeno sul sito di ENAC, così come si può agevolmente verificare al seguente indirizzo:

<https://www.enac.gov.it/aeroporti/infrastrutture-acroportuali/mappe-di-vincolo>

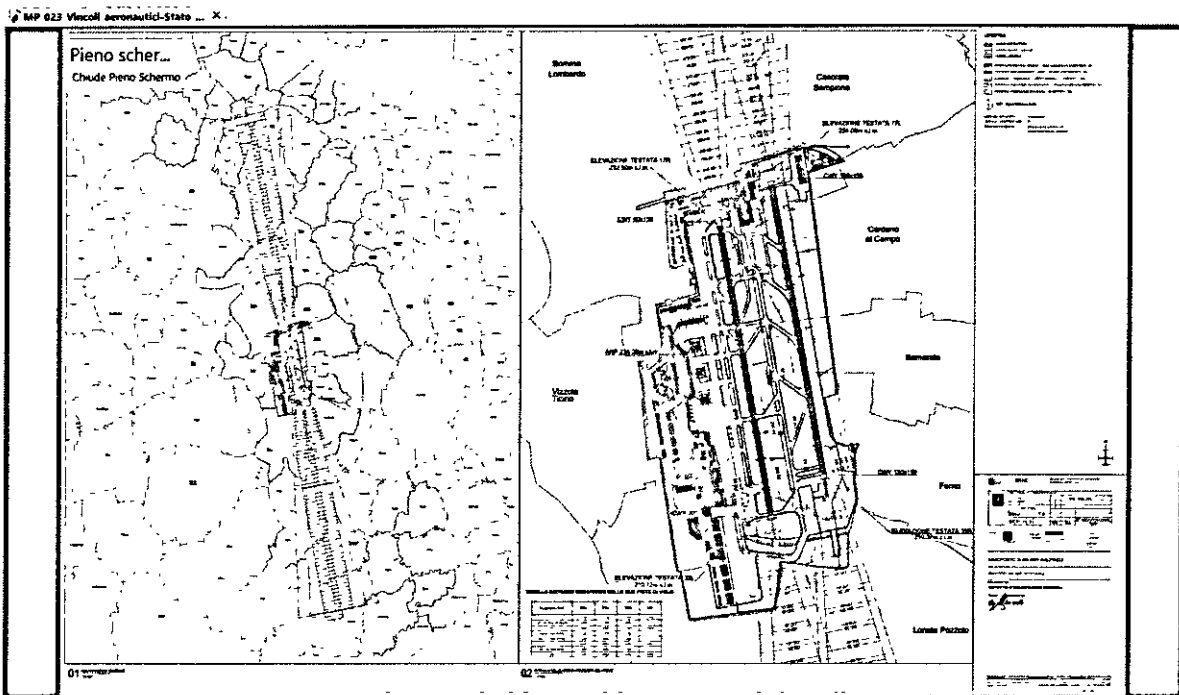
Se tali mappe fossero state ufficialmente pubblicate, così come avrebbe dovuto essere, chiunque potrebbe disporre oggi di un valido parametro di confronto tra le stesse e quanto allegato invece al presente Masterplan.

Non potendo fare un confronto, chiunque, e quindi anche questo Ministero, si trova a dover valutare un mero allegato planimetrico privo della benché minima rilevanza probatoria, non verificabile, del tutto inattendibile e conseguente inammissibile.

Anche in questo caso, lo Stato di Fatto attuale (*MP_012_Vincoli_aeronautici-Stato_di_fatto-Superfici_di_delimitazione_ostacoli-signed(2)*) corrisponde allo Stato di Progetto (*MP_023_Vincoli_aeronautici-Stato_di_progetto-Superfici_di_dclimitazione_ostacoli-signed(1)*)



(MP_012_Vincoli_aeronautici-Stato_di_fatto-Superfici_di_delimitazione_ostacoli-signed(2))



(MP_023_Vincoli_aeronautici-Stato_di_progetto-Superfici_di_delimitazione_ostacoli-signed(1))

Le mappe sono infatti identiche. Valgono anche qui le stesse considerazioni fatte in relazione ai Piano di Rischio: non è possibile effettuare una adeguata valutazione della delimitazione ostacoli sancita dal Codice della Navigazione quando vengono prodotte solo due mappe, per di più identiche in considerazione del fatto che lo Stato di Progetto non tiene conto del raddoppio del traffico aereo previsto dal Masterplan oggi al vaglio di questo Ministero.

Curve di Isorischio - Art. 715 C.d.N (Valutazione di rischio delle attività aeronautiche)

Il decreto legislativo 9 maggio 2005 n. 96, come modificato e integrato con il decreto legislativo 15 marzo 2006 n. 151, ha rivisto la disciplina della parte aeronautica del Codice della Navigazione.

Il nuovo Codice, al Capo III - "Vincoli della proprietà privata", ha introdotto una nuova normativa che regola l'utilizzo e la gestione delle aree limitrofe agli aeroporti, imponendo servitù e limitazioni sui territori limitrofi agli aeroporti con vincoli non più legati alla configurazione del sedime aeroportuale, ma che tengono maggiormente conto della tipologia e delle caratteristiche delle operazioni di volo che hanno luogo sull'aeroporto considerato.

Tali modifiche al Codice della Navigazione consentono di preservare la capacità di sviluppo degli aeroporti presenti sul territorio italiano, con l'intento di tutelare l'interesse primario dello Stato di garantire la mobilità dei cittadini e la crescita economica del Paese attraverso lo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali, e al contempo garantire i più elevati livelli di sicurezza al territorio.

Nello specifico è stato introdotto l'art. 715 (Valutazione di rischio delle attività aeronautiche), le cui disposizioni si applicano a tutti gli aeroporti aperti al traffico civile individuati dall'ENAC.

Lo stesso articolo, al 1° comma, prevede che

"al fine di ridurre il rischio derivante dalle attività aeronautiche alle comunità presenti sul territorio limitrofo agli aeroporti, l'ENAC individua gli aeroporti per i quali effettuare la valutazione dell'impatto di rischio".

Malpensa è uno di questi.

Inoltre, l'art. 715 prevede che *"nell'esercizio delle proprie funzioni di pianificazione e gestione del territorio, i comuni interessati tengono conto della valutazione di cui al primo comma".*

Nel Masterplan attuale non vi è una pagina che è una che faccia riferimento alle Curve di Isorischio, documento fondamentale ai fini della sicurezza aerea perché disciplina quelle che

sono le arce all'interno delle quali deve essere previsto il verificarsi di un incidente aereo causato dalla caduta di un velivolo al suolo.

La mancanza assoluta di riferimenti, documenti, planimetrie relativi all'adempimento dell'art. 715 C.d.N rendono inammissibile ed inattendibile l'intero elaborato e l'intera richiesta di valutazione di Impatto Ambientale, in quanto la privano di un elemento di fondamentale valutazione.

Il dato di fatto reale, comprovato e dimostrabile, è quindi che le Curve di Isorischio di cui all'art 715 C.d.N. non sono state prodotte.

2.4 VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA - INAMMISSIBILITA' DELLA RICHIESTA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE.

La presente procedura di VIA risulta inammissibile in quanto non preceduta da VAS - Valutazione Ambientale Strategica.

Sebbene le due procedure abbiano ambiti di operatività e di analisi valutativa differenziati, è ormai acclarato come la giurisprudenza amministrativa di rango superiore del Consiglio di Stato (Cons. St., sez. IV, 13 febbraio 2020, n. 1164 -, Cons. St., sez. IV, 13 febbraio 2020, n. 1166) ritenga la VAS, in uno scenario quale quello di cui a questo Masterplan, un adempimento primario rispetto alla VIA.

La necessità di procedere a VAS risiede nel fatto che il Masterplan ed i relativi effetti ambientali impattano anche ed ineludibilmente sul territorio della Regione Piemonte e nello specifico:

- sulla Provincia di Novara,
- sui Comuni di Castelletto Sopra Ticino, Marano Ticino, Oleggio, Pombia e Varallo a nord dell'aeroporto
- sui Comuni di Cerano, Novara, Trccate, Galliate, Romentino a sud dell'aeroporto
- sul territorio piemontese del Parco del Ticino.

Osservazioni Masterplan Malpensa 2035

2.5 ASSENZA DI PROCEDURA VAS

In merito all'assenza di una procedura di VAS quale procedura sovraordinata , si relaziona quanto segue:

Vale come riferimento, per le analisi a seguire, partire dal precedente Masterplan, la cui istanza di VIA è stata ritirata da ENAC con nota.73661/DG del 09.07.2014

Dal precedente Masterplan 2030

		VALUTAZIONI E AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI	
			

Sei in Home / Ricerca / Info /

Aeroporto di Milano Malpensa - Nuovo Master Plan

Informazioni generali

Opera: Aeroporto di Milano Malpensa

Progetto: Aeroporto di Milano Malpensa - Nuovo Master Plan

Descrizione: Il Masterplan di Milano Malpensa prevede la realizzazione della terza pista e delle infrastrutture correlate, dell'espansione del Terminal 1, del nuovo Midfield satellite e dei piazzali aeromobili, del collegamento sotterraneo tra Terminal 1 ed il Midfield satellite, della riqualifica-espansione del Terminal 2, degli interventi di adeguamento della viabilità e di sviluppo dei parcheggi auto, dei nuovi piazzali sosta aeromobili ed hangar di manutenzione, degli edifici di supporto e del nuovo parco logistico.

Proponente: ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

Tipologia di opera: Aeroporti

Scadenza presentazione osservazioni: 16/02/2013

Altri progetti per la stessa opera: Mostra / Nascondi

Territori ed aree marine

Regioni: Piemonte, Lombardia



Localizzazione

Province: Varese, Milano, Novara

Comuni: Turbigo, Marano Ticino, Samarate, Cardano al Campo, Castano Primo, Ferno, Besenote, Golasecca, Varallo Pombia, Somma Lombardo, Nosate, Vizzola Ticino, Arsago Seprio, Lonate Pozzolo, Pombia, Oleggio, Vanzaghella, Casorate Sempione, Vergiate, Gallarate, Robecchetto con Induno

Aree marine: Nessuna area marina

Scegli la procedura

Procedura	Stato Procedura	Data	Stato Procedura
Valutazione Impatto Ambientale	465	16/05/2011	Conclusa  

con esito procedurale : istanza di VIA ritira dal proponente ENAC (vedi provvedimento direttoriale allegato alla procedura)

è stato estrapolato il seguente documento:

VALUTAZIONI E AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI	
Sei in: Home / Ricerca / Metadato /	
Metadato	
Informazioni Generali	
Documento	Allegato 1A - Analisi di coerenza dello SIA con i criteri di sostenibilità posti dal processo di VAS del PTR
Codice elaborato	Allegato 1A
Autore	ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile
Responsabile pubblicazione	Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali
Responsabile metadato	Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali
Tipo documento	Documento testuale
Scala	-
Lingua	Italiano
Dimensione	5347 kB
Informazioni di contenuto	
Progetto	Aeroporto di Milano Malpensa - Nuovo Master Plan
Procedura	Valutazione Impatto Ambientale
Sezione	Documentazione depositata per la partecipazione del pubblico/Studio d'Impatto Ambientale/Documentazione generale
Argomenti	ambiente, aeroporti, valutazione di impatto ambientale
Dati di pubblicazione	
Data pubblicazione	02/08/2011
Data stesura	02/06/2011

avente per oggetto:

Analisi di coerenza dello SIA con i criteri di sostenibilità posti dal processo di VAS del Piano Territoriale Regionale (Aprile 2011)

Si estrapolano i passaggi principali che argomentano la correlazione tra SIA e VAS, allo scopo di illustrare, a giudizio del proponente ENAC, la non asseguibilità del SIA a VAS ma bensì a semplice VIA.

Assunti di base:

1) l'Aeroporto di Malpensa rientra tra le opere prioritarie per regione Lombardia previste dal PTR =>

“INTRODUZIONE Obiettivo del presente documento è quello di condurre un’analisi mirata a verificare la corrispondenza tra gli obiettivi di sostenibilità che sono stati considerati per la Valutazione Ambientale Strategica (di seguito definita come VAS) del Piano Territoriale Regionale della Regione Lombardia (di seguito definito come PTR) ed il Nuovo Master Plan Aeroportuale dell’Aeroporto di Malpensa. La verifica costituisce un’integrazione a quanto già prodotto nello Studio di Impatto Ambientale (di seguito SIA) per il Nuovo Master Plan Aeroportuale dell’Aeroporto di Malpensa e consegue anche alle osservazioni emerse nella sede del Tavolo Tecnico istituito dal Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare il cui primario obiettivo era quello di “delinearne una procedura di approvazione del Master Plan che sia efficiente, efficace e condivisa”.

omissis...

IL PTR Il Piano Territoriale Regionale (di seguito definito come PTR) è il documento di piano, di cui si è dotata la Regione Lombardia in applicazione dell'art. 19 della L.R. 12/2005 "Legge per il governo del territorio", avente natura ed effetti di piano territoriale paesaggistico ai sensi della legislazione nazionale (cfr. Codice dei beni culturali e del paesaggio - D. Lgs. n.42/2004). In tale ottica il PTR recepisce, consolida e aggiorna il Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) vigente in Lombardia dal 2001, integrandone e adeguandone contenuti descrittivi e normativi e confermandone impianto generale e finalità di tutela. Il PTR della Regione Lombardia è stato approvato con Deliberazione di Consiglio Regionale del 19 gennaio 2010, n. VIII/9511 quale "atto fondamentale di indirizzo, agli effetti territoriali, della programmazione di settore della Regione, nonché di orientamento della programmazione e pianificazione territoriale dei Comuni e delle Province". In tal senso il PTR ha delle ricadute sui diversi piani territoriali (comunali, provinciali, dei parchi) e di settore, fornendo gli assi strategici dei termini di orientamento e indirizzo delle scelte. In accordo alla vigente normativa (cfr. art. 1 della L.R. 12/2005, in attuazione delle normative comunitarie e nazionali) il PTR è assoggettato al procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (di seguito definita come VAS), la cui finalità è quella di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali durante il procedimento di adozione e di approvazione di piani e programmi che possano avere effetti significativi sull'ambiente.

Identificazione dell'Aeroporto di Malpensa come Infrastruttura Prioritaria per la Lombardia

Il PTR individua, al Paragrafo 1.5.6 del Documento di Piano, le infrastrutture strategiche per il conseguimento degli Obiettivi di Piano (§ Allegato 1). Esse sono costituite da:

La rete verde regionale (§ ob. PTR 10,14,17,19,21);

La rete ecologica regionale (§ ob. PTR 7, 10, 14, 17, 19);

La rete ciclabile regionale (§ ob. PTR 2,3,5,7,10,17,18);

Le infrastrutture per la depurazione delle acque reflue urbane (§ ob. PTR 1, 3, 4, 7, 8, 16, 17);

Le infrastrutture per la mobilità (§ ob. PTR 2, 3, 4, 12, 13, 21);

Le infrastrutture per la difesa del suolo (§ ob. PTR 7,8,14,15,21);

L'infrastruttura per l'informazione territoriale (§ ob. PTR 1, 2, 8, 15);

Le infrastrutture per la banda larga (§ ob. PTR 1, 2, 3,4, 9, 22);

Le infrastrutture per la produzione e il trasporto di energia (§ ob. PTR 2, 3, 4, 7, 8, 16).

Con riferimento, in particolare, alle infrastrutture prioritarie per la mobilità, il piano sottolinea la necessità di affermazione come hub dell'aeroporto di Malpensa e di sviluppo del sistema aeroportuale lombardo, con l'articolazione dei differenti ruoli per gli scali di Linate, Orio al Serio e Montichiari.

Lo sviluppo del sistema aeroportuale lombardo necessita dunque di azioni di potenziamento infrastrutturale e di attenzione al sistema di adduzione. In particolare nel PTR si afferma che "il rafforzamento del ruolo dell'aeroporto di Malpensa, quale scalo di riferimento principale nel più ampio sistema aeroportuale nazionale, non può prescindere da una puntuale definizione del sedime aeroportuale in funzione della capacità futura dello scalo nonché dall'adeguamento e completamento del sistema di accessibilità, attraverso la realizzazione dei collegamenti con la rete primaria nazionale e internazionale, stradale e ferroviaria (definiti nell'Accordo di Programma Quadro sottoscritto nel 1999) e, più in generale, il potenziamento delle interconnessioni con gli altri scali del sistema aeroportuale settentrionale."

In questa accezione, pertanto, il Master Plan dell'aeroporto intercontinentale di Malpensa soddisfa gli obiettivi di potenziamento infrastrutturale individuati all'interno del PTR. In tal senso il processo di VAS, mediante i documenti di Valutazione Ambientale, ha valutato gli impatti positivi e negativi correlati all'attuazione degli stessi Obiettivi di Piano. "

2) il PTR è stato oggetto di VAS , secondo i seguenti obiettivi:

GLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE DEL PROCESSO DI VAS In particolare il processo di VAS che ha portato all'adozione del PTR ha considerato nell'ambito della Valutazione Ambientale i principali obiettivi di sostenibilità ambientale di livello internazionale, europeo e nazionale. Il presupposto su cui si è basata l'identificazione di tali obiettivi si è fondato sull'esame del quadro di riferimento normativo e programmatico e sull'analisi del contesto e delle criticità ambientali in Lombardia (cfr. Capitolo 7 del Rapporto Ambientale a corredo della Valutazione Ambientale del PTR). L'interpretazione e definizione degli obiettivi di sostenibilità ambientale considerati nel processo di VAS si è quindi basata sui documenti/atti/norme/programmi elencati nel seguente Box 2.1.

Box 2.1 Riferimenti Adottati dalla VAS per la Definizione degli Obiettivi di Sostenibilità Ambientale

- [A] VI Programma comunitario di azione in materia di ambiente
- [B] Strategia tematica comunitaria sull'acqua e ambiente marittimo
- [C] Piano d'azione europeo per la salute
- [D] Comunicazione europea del Parlamento
- [E] Sistema di sviluppo delle Regioni Europee
- [F] Strategia europea per l'ambiente e la salute
- [G] Piano d'azione europeo per l'ambiente e la salute
- [H] Libro bianco sulla sicurezza alimentare
- [I] Direttiva europea II
- [J] Direttiva 83/321/CEE
- [K] Direttiva quadro sui rifiuti
- [L] Libro verde - Strategia europea per un'Europa più sicura, competitiva e sana
- [M] Piano d'azione europeo per l'efficienza energetica
- [N] Libro bianco sulla politica europea dei trasporti
- [O] Direttiva in materia di acque di rifiuto, strategia di azione comunitaria per lo sviluppo sostenibile in materia
- [P] Legge quadro nazionale aree protette
- [Q] Legge quadro nazionale parchi forestali
- [R] L. 21 novembre 1987, n. 447, D.L. 30 Marzo 1988, n. 142
- [S] L. 28 ottobre 1987, n. 447, D.P.R. 28 novembre 1988, n. 459
- [T] D.Lgs. 17 gennaio 2003, n. 15
- [U] Legge quadro nazionale sull'inquinamento elettromagnetico

3) svolta l'analisi e la verifica di correlazione tra MasterPlan e il PTR sotto il profilo ambientale:

“ANALISI DEI CONTENUTI STRATEGICI ED AMBIENTALI DEL MASTER PLAN
 Scopo del presente Capitolo è quello di porre in relazione i contenuti strategici ed ambientali del Master Plan con gli obiettivi di sostenibilità ambientale del PTR (così come definiti ed analizzati nel precedente Capitolo 2 e così come analizzati dal processo di VAS nell'ambito delle valutazioni ambientali a corredo dello stesso).

In particolare è possibile affermare che, a livello generale, gli Obiettivi di Sostenibilità del PTR (cfr. Allegato 1), laddove pertinenti, sono presenti sia nel Master Plan, (che nei contenuti strategici ha identificato un certo numero di azioni progettuali relazionabili agli stessi) sia nelle analisi ambientali dello SIA, documento che ha:

- Analizzato i livelli preesistenti delle qualità ambientali delle componenti e matrici potenzialmente oggetto di interferenze da parte dal progetto;
- Valutato gli impatti diretti ed indiretti relazionabili al progetto;
- Definito le più opportune misure di mitigazione e/o compensazione, dove necessarie.

Nello specifico la verifica di omogeneità tra gli Obiettivi di Sostenibilità su cui si fonda il PTR (intesi come Obiettivi di Sostenibilità considerati dal processo di VAS per il PTR) è analizzata nel successivo Paragrafo 3.1, in cui, oltre a declinare gli obiettivi stessi, si verifica la rispondenza degli stessi con i contenuti strategici ed ambientali del Master Plan. Quale chiave di lettura ai seguenti Paragrafi (ed in particolare al successivo Paragrafo 3.1) si evidenzia che le frasi riportate in carattere corsivo costituiscono stralci del documento di Valutazione Ambientale a corredo del processo di VAS.

3) presentato il risultato della verifica di correlazione tra MasterPlan e il PTR sotto il profilo ambientale:

“CONCLUSIONI

Il presente documento descrive la verifica incrociata tra gli obiettivi di sostenibilità del Piano Territoriale Regionale della Regione Lombardia (come emergono dal piano stesso e dal processo di Valutazione Ambientale Strategica collegato) e i contenuti strategici e ambientali incorporati nel Master Plan.

Tale verifica, redatta nell’ottica di quanto emerso nell’ambito del Tavolo Tecnico istituito dal Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (ovvero soddisfacendo il criterio secondo cui “la stessa procedura di Valutazione d’Impatto Ambientale potrebbe essere arricchita con i temi più propri della sostenibilità ambientale, non tanto in chiave di strategie di assetto quanto piuttosto di strategie di governo delle risorse necessarie per la realizzazione e per la gestione delle infrastrutture”), ha evidenziato forti elementi di coerenza tra i documenti analizzati.

In particolare si è evidenziato che il PTR stesso:

- sottolinea la necessaria funzione di hub dell’aeroporto di Malpensa nonché di centro di sviluppo del sistema aeroportuale lombardo;*
- valuta (mediante il processo di VAS) i potenziali impatti negativi legati a tale sviluppo infrastrutturale.*

Quest’ultimo aspetto coincide sia con gli aspetti strategici definiti in sede di sviluppo del Master Plan, sia con i contenuti e risultanze delle analisi condotte dallo SIA. In particolare, quale sintesi delle analisi condotte è possibile concludere che:

omissis..

- con riferimento ai contenuti ambientali del Master Plan: o lo SIA ha identificato una serie di valenze ambientali positive per il progetto; o lo SIA ha, al contempo, delineato per alcune componenti ambientali (ad esempio per la componente suolo e flora, fauna ed ecosistemi) dei potenziali impatti negativi ed ha definito di conseguenza una serie di misure di mitigazione e di compensazione degli impatti attesi. “*

4) estratto dalla relazione finale, in merito alla correlazione tra MasterPlan e il PTR relativamente alla VAS:

“Relazione Finale - Tavolo Tecnico presso il Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Aeroporto di Malpensa - Nuovo Master Plan Aeroportuale

Documento di sintesi - Relazione finale - ver 13.01.2011

omissis...

I punti di attenzione e i principali obiettivi assegnati al "tavolo tecnico" sono:

omissis...

1. Ricostruzione di tipo preliminare focalizzata alla conoscenza delle attività che si sono susseguite negli ultimi 10 anni. Dal 1999-2000, con il trasferimento dei voli dall'aeroporto di Linate a quello di Malpensa, si sono susseguite una serie di procedure di verifica ambientale (decreti di compatibilità ambientale, piani d'area, verifiche di esclusione, zonizzazioni acustiche, procedura art.21 D.lgs 152/06, accordi di programma, ecc) e di modifiche gestionali che rendono necessaria una puntuale ricostruzione degli eventi in termini sia infrastrutturali che del loro utilizzo (movimentazioni) in modo da poter iniziare il nuovo percorso di lavoro con idonea chiarezza di riferimenti.

2. Inquadramento del programma di potenziamento e sviluppo dell'aeroporto di Milano Malpensa (Master Plan) in una visione integrata con i diversi strumenti e/o atti di pianificazione locale predisposti dalle istituzioni territoriali. Inoltre è da porre attenzione all'individuazione delle modalità secondo cui attuare la più idonea procedura da espletare per l'integrazione e la concertazione con il territorio nelle due fattispecie delle autorizzazioni e del rapporto con le collettività interessate.

3. Sviluppo di una proposta metodologica che consenta l'integrazione e la compresenza nel percorso di lavoro di tutte le esigenze connesse alla progettazione, condivisione e approvazione di un intervento territoriale complesso quale quello in oggetto

omissis...

*In merito al **primo punto** è stato predisposto da ENAC-SEA un documento che ripercorre i passi salienti dell'iter evolutivo dell'aeroporto di Malpensa (cfr allegato I) ed evidenzia che il nuovo strumento di gestione dell'aeroporto è il Nuovo Master Plan Aeroportuale che ha avuto già il nulla osta tecnico da parte di ENAC (febbraio 2010) e che sarà l'oggetto della verifica ambientale. Detto strumento consente di chiarire il ruolo dell'aeroporto e il suo rapporto con il territorio.*

*Il **secondo punto** è stato sviluppato con un contributo della Regione Lombardia dove particolare attenzione è posta alle **politiche territoriali-ambientali** che sono state eseguite e che sono in atto in relazione all'assetto del territorio regionale (con il Piano Territoriale Regionale) e più nello specifico per il settore di intervento (Piano territoriale d'area Malpensa quadrante ovest). Per i due piani si è concluso/avviato il processo di VAS (cfr allegato II). In particolare si evidenzia che la Regione Lombardia, con l'approvazione definitiva del Piano Territoriale Regionale, ha svolto e concluso il relativo processo di VAS delineando il sistema dei trasporti regionali e sottolineando per il trasporto aereo la scelta di un sistema di scali con ruoli diversificati in cui Malpensa svolge il ruolo di hub e pertanto se ne prevede il potenziamento.*

Sempre in termini di pianificazione territoriale e nello specifico in relazione all'ambito di intervento, si prende atto che è in corso il Piano territoriale d'area Malpensa quadrante ovest e, attraverso la Dgr 16/12/2009 n.8/10810 "Avvio del Piano Territoriale Regionale d'Area

Malpensa-Quadrante ovest" (artt. 20 e 21, l.r. n.12/2005), sono stati definiti lo schema metodologico-procedurale di predisposizione del PTRA e della relativa VAS e delle principali azioni di confronto. Sono inoltre state individuate le Autorità competenti in materia di VAS rinviando a successivi atti le modalità di consultazione, partecipazione e informazione, nonché l'individuazione dei soggetti interessati e con specifica competenza in materia ambientale.

In merito al punto 3 si osserva quanto segue. 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 Master Plan. 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. Per poter individuare in modo consapevole quale valutazione ambientale è opportuno sviluppare nel caso degli aeroporti si è ricondotta l'attenzione alla natura giuridica dello strumento del PdS e si fa presente quanto segue.

Gli aeroporti sono dati in concessione dallo Stato (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) ad una Società di cui all'art.10 comma 13 della Legge n.537 del 24.12.1993 (Società di gestione). L'affidamento è effettuato sulla base di un programma di intervento (il PdS) presentato dalla Società stessa, corredato dal relativo piano economico-finanziario. La durata della concessione ha un limite massimo di 40 anni.

L'affidamento è subordinato alla verifica da parte del MIT di una serie di condizioni tra cui vi è l'approvazione del PdS così come disciplinato dal comma 6 dell'art.1 della L.351/95. In particolare detto comma indica che: "I piani di sviluppo aeroportuale, approvati dal Ministero dei trasporti e della navigazione - Direzione generale dell'aviazione civile (oggi ENAC), d'intesa con il Ministero dei lavori pubblici, ai sensi dell'articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, comprendono la verifica di compatibilità urbanistica e comportano dichiarazione di pubblica utilità, nonché di indifferibilità e di urgenza, e variante agli strumenti urbanistici esistenti. L'approvazione di detti piani comprende ed assorbe, a tutti gli effetti, la verifica di conformità urbanistica delle singole opere in essi contenute"

=> aspetti ambientali si è considerata anche la Circolare del Ministero dei Trasporti e dei Lavori Pubblici n. 1408 del 23 febbraio 1996 (GU n.117 del 21.5.96) che disciplina la "PROGRAMMAZIONE, APPROVAZIONE E AUTORIZZAZIONE DEI PIANI DI SVILUPPO AEROPORTUALE E DELLE OPERE DA REALIZZARE IN AMBITO AEROPORTUALE (DECRETO-LEGGE 28 GIUGNO 1995, ART.1, COMMA 6, CONVERTITO NELLA LEGGE 3 AGOSTO 1995, N.351)".

attività e fasi di lavoro

- La programmazione dell'attività di infrastrutturazione aeroportuale (parte A)
- I Piani di Sviluppo Aeroportuale (parte B)
- L'attuazione dei Piani di Sviluppo Aeroportuale (parte C)
- Le singole opere da eseguire negli aeroporti non inserite in piani già approvati (parte D)
- Le opere minori (parte E)

omissis...

Da quanto esposto si prende quindi atto che, nel caso degli aeroporti, il Piano di Sviluppo Aeroportuale (PdS), è lo strumento tecnico con il quale si progetta e si gestisce un aeroporto così come stabilito dal su citato Dlgs.251/95 convertito in Legge n. 351 del 3 agosto 1995 "disposizioni urgenti in materia di gestioni aeroportuali,". Si ritiene quindi che il Piano di Sviluppo Aeroportuale è da assimilare al "progetto dell'Aeroporto" e questo non solo per la denominazione che né è stata data (rif commi 3 e 4 della parte B della citata circolare

ministeriale) ma anche per gli effetti che l'approvazione del Piano di Sviluppo comporta ovvero la dichiarazione di pubblica utilità, nonché di indifferibilità e di urgenza, e la variante agli strumenti urbanistici esistenti, nonché strumento per il controllo della coerenza delle realizzazioni che vengono messe in atto dalla società di gestione aeroportuale. Il Piano di Sviluppo Aeroportuale (alcune volte denominato Master Plan) è assunto quindi al pari del progetto preliminare/definitivo per le altre infrastrutture di trasporto. L'opportunità di considerare il PdS e non i progetti delle singole opere risiede nel fatto che tali progetti sono eseguiti ad un livello estremamente di dettaglio e che l'esame di parti d'opera è decisamente contrario ai principi sui quali si fonda e viene eseguita la valutazione ambientale (effetti complessivi delle azioni di progetto). 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".

Si passa quindi alla considerazione di tre tematiche che afferiscono a tre tipologie concettuali di verifica per le loro implicazioni ambientali;

1a Assetto e programmazione della rete al quale afferisce l'opera :

- rif. Circolare 1408/96 del Ministero dei Trasporti e Lavori Pubblici ;
- la programmazione delle attività di infrastrutturazione aeroportuale e l'Ente che ha tale compito è l'ENAC ;
- si riscontra una lacuna da parte di ENAC in quanto è venuto meno il ruolo di programmazione (cit.: *non si ha uno strumento per la programmazione dell'assetto del trasporto aereo a livello nazionale o per lo meno di porzioni di territorio. Si prende atto al riguardo che è stato predisposto uno studio sul sistema nazionale degli aeroporti e che da questo originerà un Piano nazionale degli aeroporti che consentirebbe di colmare la mancanza di programmazione sopra richiamata*);
- tale documento mancante assume il ruolo di Piano- Programma e quindi soggetto a VAS secondo quanto disposto dal Dlgs 152/06 e smi.
- qualora si intenda bypassare l'aspetto lacunoso, cit.: *"qualora non fosse ritenuto opportuno condizionare l'esame dei progetti infrastrutturali alla ricordata carenza di pianificazione, potrà essere sviluppata la procedura per i singoli Piani di Sviluppo aeroportuali, pur negli auspici sopra espressi da condividere con Organi di pertinenza (es Gabinetto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti)."*

1b. Funzionalità della rete nella quale si inserisce la nuova opera o il potenziamento di una esistente

2. Approfondimenti tecnici delle valutazioni ambientali relativi all'opera in progetto con particolare attenzione a:

- a. Rapporto domanda-offerta
- b. Dimensionamento dell'infrastruttura in progetto
- c. Livello di sostenibilità ambientale che il nuovo progetto consente di raggiungere (in caso di potenziamenti) o di conseguire (per interventi ex nuovo)

3. Assetto del territorio nel quale l'aeroporto è inserito con riferimento a:

- a. Sistema infrastrutturale (tema di cui al punto 1b)

gli aspetti di cui sopra vanno sempre valutati e il quadro di riferimento progettuale deve prevedere quanto previsto dal dettato del DPCM 27.12.1988 :

"le caratteristiche dell'opera progettata, con particolare riferimento a: a) la natura dei beni e/o servizi offerti; b) il grado di copertura della domanda ed i suoi livelli di soddisfacimento in funzione delle diverse ipotesi progettuali esaminate, ciò anche con riferimento all'ipotesi di



assenza dell'intervento; c) la prevedibile evoluzione qualitativa e quantitativa del rapporto domanda-offerta riferita alla presumibile vita tecnica ed economica dell'intervento; d) l'articolazione delle attività necessarie alla realizzazione dell'opera in fase di cantiere e di quelle che ne caratterizzano l'esercizio; e) i criteri che hanno guidato le scelte del progettista in relazione alle previsioni delle trasformazioni territoriali di breve e lungo periodo conseguenti alla localizzazione dell'intervento, delle infrastrutture di servizio e dell'eventuale indotto.

la stessa procedura di valutazione di impatto ambientale potrebbe essere arricchita con i temi più propri della sostenibilità ambientale, non tanto in chiave di strategie di assetto quanto piuttosto di strategie di governo delle risorse necessarie per la realizzazione e per la gestione delle infrastrutture. In questo senso l'aeroporto è un "sistema" che ben si presta a questo tipo di sviluppi basti pensare al tema dell'energia, dei rifiuti, delle acque, ecc.

3b. Altre funzioni territoriali => gestione del territorio limitrofo all'opera:

Un'infrastruttura di trasporto, specialmente se di ampio respiro come quelle oggetto di valutazione ambientale nazionale, si inserisce in un contesto territoriale ma è giustapposta a questo e non interagisce in modi diretti con lo stesso per cui non implica una modifica di assetto, se non una trasformazione delle aree strettamente necessarie per la sua realizzazione. Né è prova la modalità con la quale viene approvata (pubblica utilità e variante agli strumenti urbanistici vigenti). Rimane l'evidenza però che in molti casi detta infrastruttura è spunto indiretto di sviluppi del territorio che modificano le caratteristiche e la struttura delle stesse aree limitrofe. Questo aspetto però non è da attribuire all'opera in progettazione visto e considerato che in molti casi tali trasformazioni implicano delle criticità anche per il gestore delle stesse infrastrutture, che preferirebbe non dover subire detti fenomeni. Il tema quindi si sposta da chi gestisce l'infrastruttura a chi gestisce il territorio. Preso atto della necessità dell'opera e della sua compatibilità ambientale sancita con il decreto di VIA e con l'approvazione della stessa in Conferenza dei Servizi, la variante allo strumento urbanistico e/o territoriale può non voler dire semplicemente prendere atto della nuova presenza ma in modo più ampio e strategico assegnare alle porzioni di territorio limitrofe alla nuova opera, regimi di trasformazione coerenti con il nuovo elemento. Questa se necessaria e ritenuta utile dall'Ente territoriale diviene un'azione di pianificazione territoriale che potrà eseguire il più idoneo processo di valutazione ambientale in termini di processo di VAS.

nello specifico caso della Malpensa:

il documento di definizione del nuovo assetto dell'aeroporto (in questo caso denominato Master Plan Aeroportuale di Malpensa) potrebbe quindi seguire le procedure previste per i progetti infrastrutturali dal Dlgs 152/06 e dall'art. 81 del DPR 616/1977, fatte salve le determinazioni che la CTVIA potrà assumere.

omissis

...da almeno un decennio la Regione Lombardia ha posto lo sviluppo del sistema aeroportuale di Malpensa e della sua accessibilità al centro della propria azione di governo. In tal modo, tutti i principali atti della programmazione regionale, tenendo conto delle previsioni che accompagnano lo sviluppo dell'aeroporto di Malpensa, ne promuovono l'integrazione nel tessuto territoriale.

omissis

...la Regione Lombardia si è dotata di un Piano Territoriale Regionale (il PTR) e per tale Piano, che prevede il potenziamento dell'aeroporto di Malpensa, si è concluso il processo di VAS.

Poiché il Piano regionale, connotato come strumento di strategie e obiettivi, non ha individuato per nessun intervento una definizione progettuale puntuale, né tanto meno le implicazioni che le opere possono avere sul territorio, nel caso della zona di Malpensa e del quadrante Ovest, la Regione Lombardia sta redigendo un Piano Territoriale d'Area.

In merito a quest'ultimo, attraverso la Dgr 16/12/2009 n.8/10840 "Avvio del Piano Territoriale Regionale d'Area Malpensa-Quadrante ovest" (artt. 20 e 21, lr n.12/2005), sono stati definiti lo schema metodologico-procedurale di predisposizione del PTRA e della relativa VAS e delle principali azioni di confronto.

In tal modo la Regione Lombardia potrà assicurare che l'assetto del territorio nel quale si inserisce l'aeroporto sia pianificato e gestito nel rispetto della verifica ambientale strategica in atto.

Conclusioni :

in merito alla correlazione tra MasterPlan e il PTR relativamente alla VAS, assunto quanto sopra, emerso dal Tavolo Tecnico, si deduce che:

- _ quand'anche il MasterPlan fosse soggetto alla sola VIA, esso rientra tra le opere prioritarie di regione Lombardia e pertanto comprese in un PTR;
- _ Il PTR è soggetto per sua natura alla VAS;
- _ Per l'attuale PTR la procedura di VAS è conclusa;
- _ Il PTR attuale non è entrato nel merito delle definizioni progettuali né delle implicazioni sul territorio derivanti del potenziamento aeroportuale;
- _ In conseguenza del punto precedente la Regione Lombardia ha previsto la redazione di un Piano Territoriale d'Area, (PTRA) secondo la Dgr 16/12/2009 n.8/10840 avente per oggetto "Avvio del Piano Territoriale Regionale d'Area Malpensa-Quadrante ovest" (artt. 20 e 21, lr n.12/2005) da sottoporre a VAS .
- _ Attualmente il PTRA non risulta essere stato redatto e quindi il contenuto dello stesso, incluse le opere prioritarie quali il potenziamento dell'aeroporto della Malpensa, non è stato sottoposto a VAS.
- _ Il PTR inoltre ha seguito il percorso della VIC (Valutazione di Incidenza) , necessaria in presenza dei elementi della Rete natura2000, ma codesta VIC non è entrata nel merito dei singoli interventi, pertanto già in codesta sede , cit: *in ogni caso la valutazione compiuta delle ricadute e degli impatti di un potenziamento dell'infrastruttura (e l'eventuale ampliamento delle superfici aeroportuali) necessita di approfondimenti valutativi, esplicitamente richiesti nel Rapporto Ambientale e necessari anche per la Valutazione di Incidenza.*

Pertanto :

la Regione Lombardia non è in grado di assicurare che l'assetto del territorio, nel quale si inserisce l'aeroporto, sia pianificato e gestito nel rispetto della procedura di Verifica Ambientale Strategica, in quanto il PTRA è assente

_ Alla luce di quanto sopra e attenendosi alle risultanze del documento "Analisi di coerenza dello SIA con i criteri di sostenibilità posti dal processo di VAS del Piano Territoriale Regionale (Aprile 2011)", il MasterPlan, o Piano di Sviluppo Aeroportuale, non può essere "assunto quindi quale progetto preliminare/definitivo" o assimilato a mero cd

esclusivo "Progetto dell'Aeroporto" al pari di un progetto infrastrutturale di trasporto, bensì identificabile come strumento di programmazione territoriale, oltretutto senza essere legittimato dalla norma.

A conforto si richiama quanto contenuto nel documento : ANALISI DI COERENZA DELLO SIA CON I CRITERI DI SOSTENIBILITÀ POSTI DAL PROCESSO DI VAS DEL PIANO TERRITORIALE REGIONALE (APRILE 2011); NOTA DI APPROFONDIMENTO DI REGIONE LOMBARDIA -TAVOLO TECNICO RELATIVO ALL'AEROPORTO DI MALPENSA pag.57 : "... Infine proprio lo scorso 22 luglio la V Commissione consiliare su mandato del Consiglio regionale ha approvato un testo di Ordine del Giorno da trasmettere al Consiglio per l'approvazione definitiva, dove, tra gli altri, si impegna la Giunta:

- a proseguire nell'azione di sostegno e potenziamento di Malpensa
- a completare il programma di infrastrutture e servizi di accessibilità a Malpensa
- a redigere il più speditamente possibile il nuovo Piano d'Area di Malpensa
- a mettere in atto azioni che garantiscano un inserimento ambientale dello scalo sempre più compatibile con il territorio circostante, accompagnando e supervisionando la realizzazione degli interventi aeroportuali, quali ad esempio il Terzo/terzo e la terza pista, necessari ad offrire un servizio di livello qualitativo e quantitativo maggiore; in particolare si dovrà garantire il massimo raccordo tra VIA degli interventi dello scalo e VAS del Piano Territoriale d'Area per assicurare la corretta ricaduta sull'area vasta"

_ alla luce di quanto sopra esposto pare evidente che, a norma di Legge, il cui punto di riferimento è il Testo Unico Ambientale o Codice dell'Ambiente la D.lgs 3 aprile 2006, n. 152 e s.m.i., il Masterplan non possa essere autorizzato in assenza di un Piano sovraordinato che sia stato oggetto di procedura di VAS con esito positivo; in difetto il MasterPlan stesso, prevedendo interventi che modificano l'attuale programmazione territoriale, assume impropriamente la connotazione di un Piano/Programma di Intervento e pertanto, perseverando impropriamente la procedura, soggetto alla Valutazione Ambientale Strategica assente a monte.

_ A norma di Legge si ritiene e si osserva che l'assenza della VAS è fattore ostativo all'autorizzazione del Masterplan.

_ Si sottolinea inoltre che all'attualità la situazione è di carenza normativa in quanto il precedente PTR, con valenza decennale, risale all'anno 1999 e quindi scaduto nei termini.

_ In ultima analisi è inoltre di decisiva rilevanza l'assenza di un Piano Nazionale degli Aeroporti -PNA, quale strumento di pianificazione "principe", la cui procedura di VAS è in itinere, avendo concluso la fase di scoping con l'ottenimento di un parere da parte della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale (parere n.2328 del 03/03/2017), parere che prescrive che nel Rapporto Ambientale del PNA si dia conto della sostenibilità ambientale delle scelte effettuate dal PNA medesimo.

**A conforto della tesi sopraesposta si consideri la Sentenza del Consiglio di Stato :
Cons. St., sez. IV, 13 febbraio 2020, n. 1164 - Pres. Anastasi, Est. Martino**

di cui si riporta commento :

- (5) Ha ricordato la Sezione che sebbene la normativa di settore (art. 1, comma 6, del d.l. n. 251 del 1995, conv. in l. n. 351 del 3 agosto 1995), non richieda né indichi espressamente che il Masterplan aeroportuale debba essere equiparato ad un progetto definitivo ai sensi della normativa vigente in materia di lavori pubblici, esso deve comunque essere corredato da tutti gli elementi progettuali ed ambientali necessari ad una completa valutazione degli impatti. Le soluzioni progettuali, relative ad aspetti qualificanti dell'opera e/o intervento sottoposto a valutazione di impatto ambientale, devono essere verificate ex ante, e quindi ai fini dell'espressione del giudizio di compatibilità ambientale e non già ex post in sede di verifica di ottemperanza alle prescrizioni.

Ha ancora ricordato la Sezione che secondo la Corte di Giustizia UE, in considerazione della finalità della direttiva VAS, consistente nel garantire un livello elevato di protezione dell'ambiente, le disposizioni che delimitano il suo ambito di applicazione e, in particolar modo, quelle che enunciano le definizioni degli atti ivi previsti devono essere interpretate in senso ampio (Corte giustizia UE, sez. II, 7 giugno 2018, Thybaut e a., C -160/17, par.40; cfr. anche 27 ottobre 2016, D'Oultremont e a., C - 290/15, punto 40).

Se l'art. 5, paragrafo 3, della direttiva VAS prevede la possibilità di utilizzare le informazioni pertinenti ottenute nell'ambito di altri livelli decisionali o attraverso altre disposizioni della normativa dell'Unione, l'art. 11, paragrafo 1, di tale direttiva precisa che la valutazione ambientale effettuata ai sensi della stessa lascia impregiudicate le disposizioni della direttiva VIA. Pertanto "una valutazione dell'impatto ambientale effettuata a norma della direttiva VIA non può dispensare dall'obbligo di effettuare la valutazione ambientale prescritta dalla direttiva VAS allo scopo di rispondere ad aspetti ambientali ad essa specifici" (Corte Giustizia UE, sez. II, 7 giugno 2018, cit., paragrafi 64 e 65).

Se la localizzazione di un'opera soggetta a VIA comporta una modifica puntuale del "quadro di riferimento" della pianificazione territoriale, l'esenzione dalla VAS disposta dall'art. 6, comma 12, d.lgs. n. 152 del 2006, presuppone, quantomeno sul piano logico, che tale valutazione sia stata già effettuata in sede di pianificazione generale (Cons. St., sez. IV, 21 aprile 2019, n. 2651).

Ha ancora affermato la Sezione che se è vero che il giudizio di compatibilità ambientale non ha ad oggetto la conformità dell'opera agli strumenti di pianificazione ma la sostenibilità ambientale - e pur potendo convenirsi che, in base all'attuale quadro normativo, interno ed europeo, l'effettuazione di un procedimento di VAS sulla programmazione territoriale o settoriale non è un presupposto di legittimità della VIA (trattandosi di subprocedimenti

autonomi e non collegati da vincolo giuridico di presupposizione) - è tuttavia innegabile che l'esistenza di un coerente quadro programmatico costituisca un fattore positivo ai fini della valutazione di impatto ambientale e che, viceversa, l'assenza di una valutazione strategica debba essere ragionevolmente considerata, quantomeno, quale elemento "critico". In tal senso, la IV Sezione (n. 2569 del 20 maggio 2014) ha già messo in luce che quando il progetto sia conforme alla localizzazione prevista dal Piano già oggetto di VAS "il progetto non dovrebbe, in linea di massima, essere inibito in ragione della sua già vagliata localizzazione". Nel più delicato caso in cui, invece, il progetto comporti variante localizzativa al Piano, la disposizione secondo cui "ferma restando l'applicazione della disciplina in materia di VIA, la valutazione ambientale strategica non è necessaria per la localizzazione delle singole opere" (art. 6 comma 12, d.lgs. n. 152 del 2006) deve interpretarsi nel senso che "quando la modifica al Piano, derivante dal progetto, sia di carattere esclusivamente localizzativo, la VIA è sufficiente a garantire il principio di sviluppo sostenibile, non essendo necessaria una preliminare fase strategica che evidenzi altre opzioni localizzative. Logico corollario è che qualora la localizzazione proposta dovesse essere, secondo la VIA, pregiudizievole per l'ambiente nonostante ogni cautela, il progetto andrà incontro ad una mera inibizione" (sentenza n. 2569 del 2014, cit.). Ne deriva che modifiche alla pianificazione generale attraverso scelte progettuali non prefigurate dalla prima possono essere legittimate dalla valutazione di impatto ambientale, senza la necessità di rinnovare quella ambientale strategica, solo se dette modifiche abbiano carattere "esclusivamente localizzativo" mentre, per contro, "non è consentito apportare alla pianificazione settoriale alcuna modifica della destinazione di un sito in esso compreso, attraverso il rilascio in sede di esame di singoli progetti di autorizzazioni concernenti attività antropiche estranee al novero di quelle considerate nella prodromica attività di pianificazione. Pur rispondendo alla medesima logica, la valutazione ambientale strategica e quella di impatto ambientale si collocano in snodi differenti dell'esame delle possibili ricadute sull'ecosistema di attività potenzialmente nocive: la prima attiene alla verifica dei possibili impatti derivanti dall'attuazione di piani, mentre la seconda è circoscritta al singolo progetto. Conseguentemente, la prima sarebbe vanificata laddove possano essere apportate variazioni connesse ad attività non considerate" (Cons. St., sez. IV, 22 gennaio 2015, n. 263).

Nel caso di specie la IV Sezione ha valutato che poiché il Masterplan 2014 - 2029 dell'aeroporto di Firenze contempla opere di considerevole impatto ambientale - tra cui lo spostamento di un tratto del Fosso Reale, il sotto-attraversamento dell'Autostrada A11 e la

rilocalizzazione del Lago di Peretola - l'assenza di una valutazione strategica del piano territoriale che costituisce il "quadro di riferimento" per la relativa approvazione (ai sensi dell'art. 6 della l. n. 152 del 2016), doveva essere logicamente considerata non già un fattore neutro, come ritenuto dalla Commissione VIA, bensì un fattore obiettivamente critico, se non ostativo, ai fini dell'approvazione del Masterplan.

3) AMPLIAMENTO AREA CARGO

dal SIA :

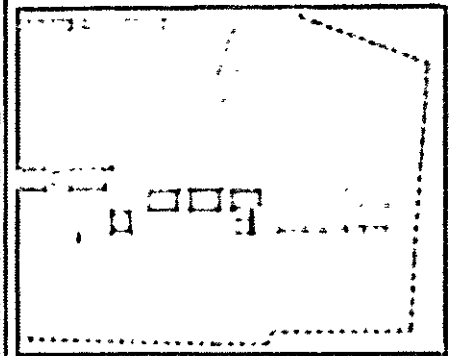
Come riportato nell'immagine precedente l'ipotesi 3 risulta la migliore soluzione di progetto per la localizzazione dell'area cargo dell'aeroporto di Malpensa, in particolare considerando gli interventi di ottimizzazione previsti.

Sono state previste delle ottimizzazioni dell'ipotesi 3 al fine di ripristinare gli habitat interessati dalla soluzione: a fronte della perdita di superficie che si determinerebbe con la realizzazione dell'ipotesi 3 e conoscendo le comunità vegetali interessate, si ritiene opportuno individuare alcuni interventi di mitigazioni e compensazioni, di seguito riportati:

- azioni mirate alla salvaguardia delle zone a brughiera ben conservata non interferite;
- definizione di un piano di interventi manutentivi volti a recuperare la brughiera sia internamente che esternamente al sedime aeroportuale;
- reintroduzione della brughiera nelle zone in cui è scomparsa;
- salvaguardia delle praterie tramite interventi manutentivi programmati nel tempo;
- definizione di un piano di interventi mirato ad arrestare l'avanzamento delle specie alloctone all'interno delle aree boscate e reintroduzione degli elementi tipici della vegetazione potenziale da applicarsi nelle aree esterne al sedime aeroportuale in cui sarà privilegiato l'inserimento e il mantenimento della brughiera;
- valorizzazione delle boscaglie o vegetazione ecotonale tramite interventi di pulizia e lotta alle infestanti;
- contenimento delle specie esotiche invasive.

Scelta progettuale

Area a sud del sedime, in prosecuzione delle strutture di Cargo City esistenti (Lonate Pozzolo)



- Si osserva e si chiede quali tipo di analisi c/o studi previsionali e su quali elaborazioni statistiche si basano i dati numerici relativi al traffico merci futuro, tali da giustificare l'ampliamento aeroportuale della zona Cargo.
- Si osserva e si chiede se il trasferimento del traffico cargo dall'aeroporto di Orio al Serio (BG) a Malpensa, fattore che contribuisce all'incremento, sia un processo decisionale supportato da un metodo di valutazione multicriteria che tenga in considerazione il sistema aeroportuale Lombardo e del Nord Italia o se diversamente trattasi di soli accordi commerciali, operati dal gestore aeroportuale, basati esclusivamente su logiche di profitto. A tal proposito si fa riferimento ad articoli di stampa tra cui l'articolo apparso sul giornale on line "Malpensa24" in data 02/07/2020 in cui la Presidenza della società Alsea, Associazione lombarda spedizionieri e autotrasportatori, auspica addirittura la delocalizzazione delle imprese di spedizione da Linate a Malpensa. Tale scenario prospetta e fa temere per scelte strategiche di accentramento su Malpensa delle attività legate al traffico Cargo provenienti dagli aeroporti più significativi della Regione.



_ Si osserva e si chiede se il MasterPlan e relativo SIA abbiano valutato gli aspetti ambientali e le conseguenti ricadute sul territorio in seguito al trasferimento del traffico Cargo.

_ Si osserva e si chiede se il MasterPlan e relativo SIA abbiano valutato gli effetti cumulati e le conseguenti ricadute sul territorio in seguito al trasferimento del traffico Cargo, e quindi all'accentramento delle merci su Malpensa, relativamente ai sistemi di trasporto utilizzati per lo smistamento e consegna delle merci stesse.

_ Si osserva e si chiede se il MasterPlan e relativo SIA abbiano valutato gli aspetti ambientali e le conseguenti ricadute sul territorio in seguito al trasferimento del traffico Cargo con riferimento alle procedure antirumore, ai requisiti acustici degli aeromobili, alle relative procedure di verifica ed eventualmente sanzionatorie, alle fasce orarie protette ed in particolare al divieto dei voli notturni (ore 23,00-6,00), con espresso riferimento all'ottemperanza di quanto disposto dal Decreto Presidente della Repubblica n°476/1999.

Si cita, tra i tanti studi di riferimento, quanto estratto dal sito epicentro.iss.it (Istituto Superiore della Sanità) il rapporto finale del progetto "Linee guida sul rumore notturno per l'Europa" che *è il risultato del lavoro di revisione della letteratura scientifica di un gruppo di esperti scelti tra 17 istituzioni di 12 Paesi europei. Per l'Italia hanno partecipato al progetto l'Università di Roma "La Sapienza" e il Dipartimento provinciale di Pisa dell'Arpa Toscana. I risultati del progetto danno indicazioni importanti ai governi per modificare le legislazioni in materia di rumore notturno....Per la prevenzione primaria degli effetti collaterali sub-clinici del rumore notturno, il rapporto raccomanda che la popolazione non dovrebbe essere esposta a livelli che superano i 30 decibel durante la notte, considerata la soglia massima per proteggere i cittadini, compresi i gruppi più vulnerabili. Tutte le nazioni sono incoraggiate a ridurre gradualmente, nella maniera più efficace possibile, la quota di popolazione esposta a livelli acustici che superano i 55 e, poi, i 40 decibel. Questo progetto europeo fornisce le basi per l'aggiornamento delle linee guida Oms per il rumore notturno, che risalgono al 2000.*

Ci si domanda, per altro, se tali aspetti non siano di competenza di un Piano/ Programma quale il PTRA o il PNA sopracitati, i quali per loro natura sono strumenti di Programmazione sottoposti a VAS, il cui scopo è garantire che l'attività antropica prevista e normata nei Piani/Programmi sia compatibile con le condizioni per uno sviluppo sostenibile. Per sostenibilità si intende il rispetto degli ecosistemi e delle risorse e della loro capacità di rigenerarsi, della salvaguardia della biodiversità oltre un'equa distribuzione dei vantaggi connessi all'attività economica.

_ L'area tutelata dai parchi piemontese e lombardo fa parte del circuito MAB (Man and Biosphere). Le riserve della biosfera sono aree di ecosistemi terrestri, costali o marini, o una loro combinazione, internazionalmente riconosciute all'interno del programma MAB dell'UNESCO.

_ la zona oggetto di ampliamento è classificata nel SIA come habitat degradato nonché "ex-Brughiera"; si osserva che tale classificazione/descrizione non trova fondamento nella bibliografia e riscontro nei database territoriali. Tale classificazione non corrisponde ad habitat naturale, pertanto lo svilimento di quest'area naturale tutt'altro che degradata appare funzionale ad abbatterne il valore ambientale e quindi renderla non meritevole di particolare tutela od attenzione. Il tutto funzionale alla distruzione ed utilizzo della stessa con opere di cementificazione, consistenti in: 2 nuovi piazzali cargo, 3 moduli magazzini cargo di prima linea e 3 edifici di supporto alla logistica.

La sede attuale di via Molinelli- S.P. 14, inoltre, sarà soggetta allo spostamento del tracciato, che perimetrerà il nuovo sedime aeroportuale, interferendo con l'habitat naturale di risulta, al di fuori del sedime aeroportuale.

– la zona oggetto di ampliamento rientra tra le zone di compensazione - Piano verde SEA previsto e licenziato con Piano d'area Malpensa 2000. Secondo il Piano verde SEA in tale area erano previste opere di riforestazione che SEA non ha eseguito. Pertanto l'ampliamento, che si legge quantificato in circa 63 ha, occupa una parte di superficie che era già prevista nella compensazione Piano Verde SEA del Piano Malpensa 2000;

Si chiede contezza, con riferimento alle misure di tutela ambientale che dovevano essere assicurate, allora previste con D.G.R.03.06.86 n.IV/274 e 26.07.88 n.IV/35081 e convenzionate con il Parco del Ticino, di rendere noti gli impegni di spesa che SEA ha a suo tempo assunto per la riqualificazione, poi non attuata, dell'area in questione.

– si osserva che, a fronte di della superficie di 63 ha, occupati dall'ampliamento del sedime aeroportuale, nel SIA - Sintesi non tecnica, si intende porre in atto interventi compensativi per 46,8 ha a fronte di 15,6 ha di superficie forestale distrutta, NON l'equivalente della superficie di 63 ha, verde inglobato nel sedime aeroportuale. Superficie verde, questa, in parte da cementificare e per la residua rimanente senza un espresso impegno non edificandi.

Di fatto questi interventi compensativi vengono effettuati per 41 ha tramite nuove piantumazioni in aree già attualmente verdi nella zona interessata, con un ammanco di 5 ha con allocazione da definirsi... in pratica SEA si impegna ad eseguire le opere di compensazione ambientale che avrebbe già dovuto attuare con il Piano Verde SEA di Malpensa 2000. con l'aggravante di sottrarre ben 63 ha di superficie verde che doveva già allora essere valorizzata.

carto_ionale-Mxp



come si può notare nella cartografia la zona interessata dall'ampliamento aeroportuale (rif.mappa pag.seguente) riguarda le zone tampone, completamento e la core area principale delle Rete Ecologica Provinciale



estratto cartografico del SIA con la rappresentazione del sedime aeroportuale in ampliamento

Aeroporto di Milano Malpensa
Masterplan aeroportuale 2035
Studio di Impatto Ambientale



SINCRONIZZAZIONE SITUAZIONI TECNICHE

Sistema dei vincoli e di tutela in materia di beni culturali e di paesaggio

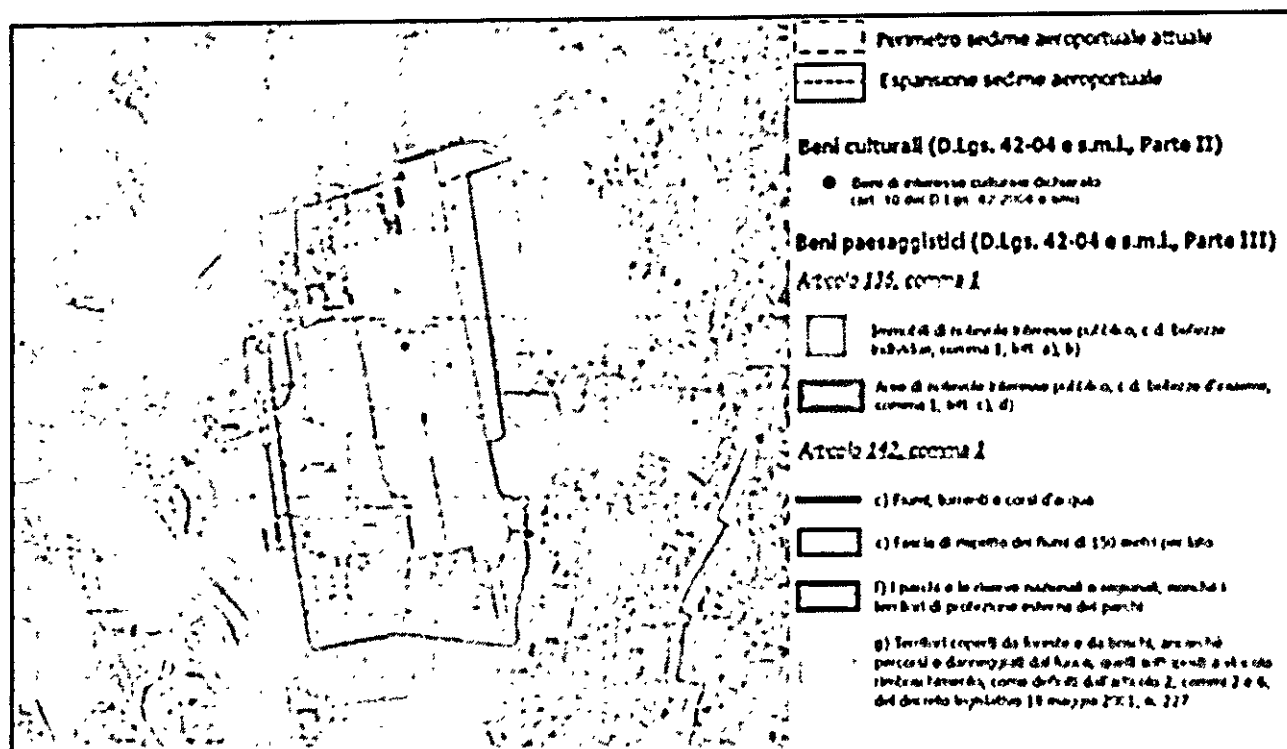


Figura 4 - Beni culturali e paesaggistici tutelati

Beni culturali e paesaggistici tutelati ai sensi del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i		Interessati/ Non Interessati dal sedime
Parte II Beni culturali	Beni di interesse culturale dichiarato (art. 10)	Non Interessati
Parte III Beni paesaggistici	Immobili di notevole interesse pubblico, c.d. bellezze individuali ai sensi (art. 135 co. 1, lett. a), b)	Non Interessati
	Aree di notevole interesse pubblico, c.d. bellezze di insieme ai sensi (art. 135 co. 1, lett. c), d)	Non Interessati
	Aree tutelate per legge (art. 142 co. 1)	Let. c) relativa a Fiumi, torrenti e corsi d'acqua con fasce di rispetto dei fiumi di 150 metri per lato Non Interessati
	Let. f) relativa ai parchi e alle riserve nazionali o regionali, nonché ai territori di protezione esterna dei parchi Interessati	
	Let. g), i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dall'art. 2, co. 2 e 6, del D.Lgs. 18/05/01, n. 227 Interessati (le aree interessate sono alcune porzioni appena fuori dal sedime)	

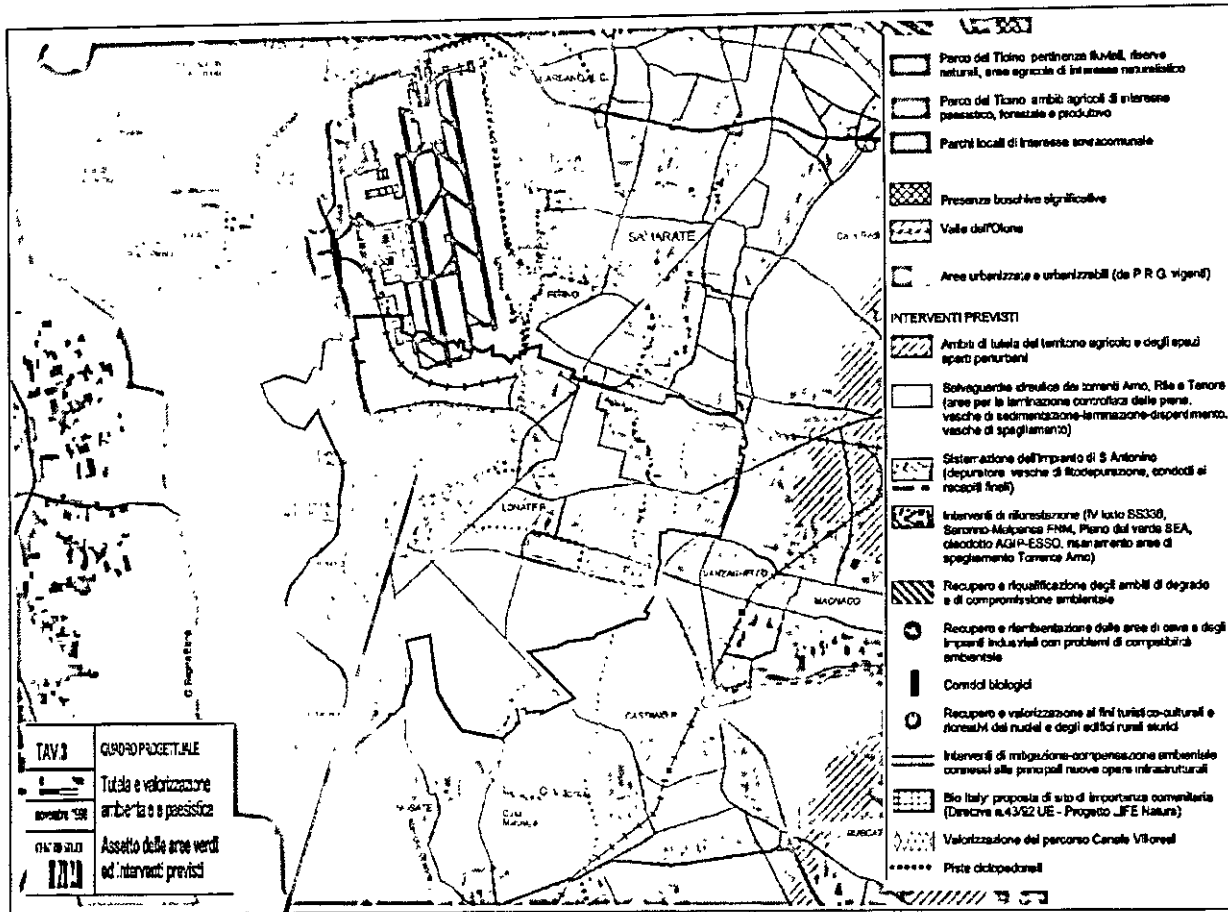


Legenda

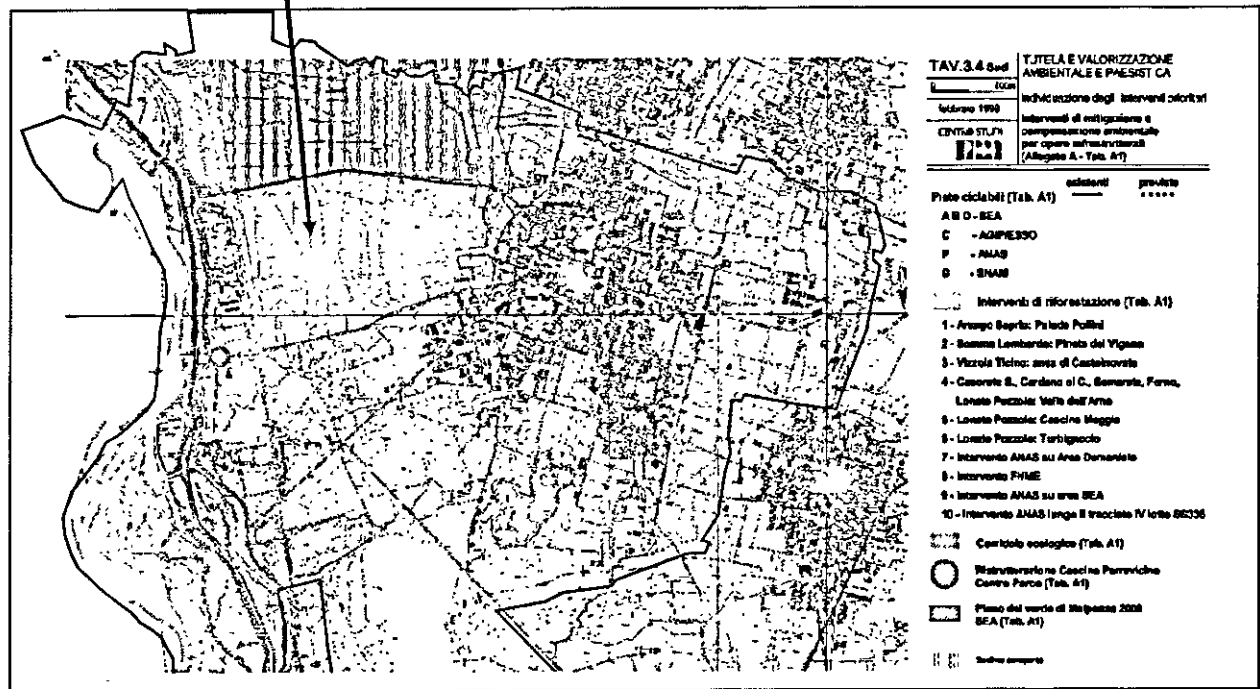
- Alvei fluviali tutelati
- Aree rispetto corsi d'acqua tutelati
- Territori contermini a i laghi
- Parchi nazionali e regionali
- Riserve nazionali e regionali
- Ghiacciai e circhi glaciali
- Aree di interesse pubblico di difficile cartografazione
- Aree di notevole interesse pubblico

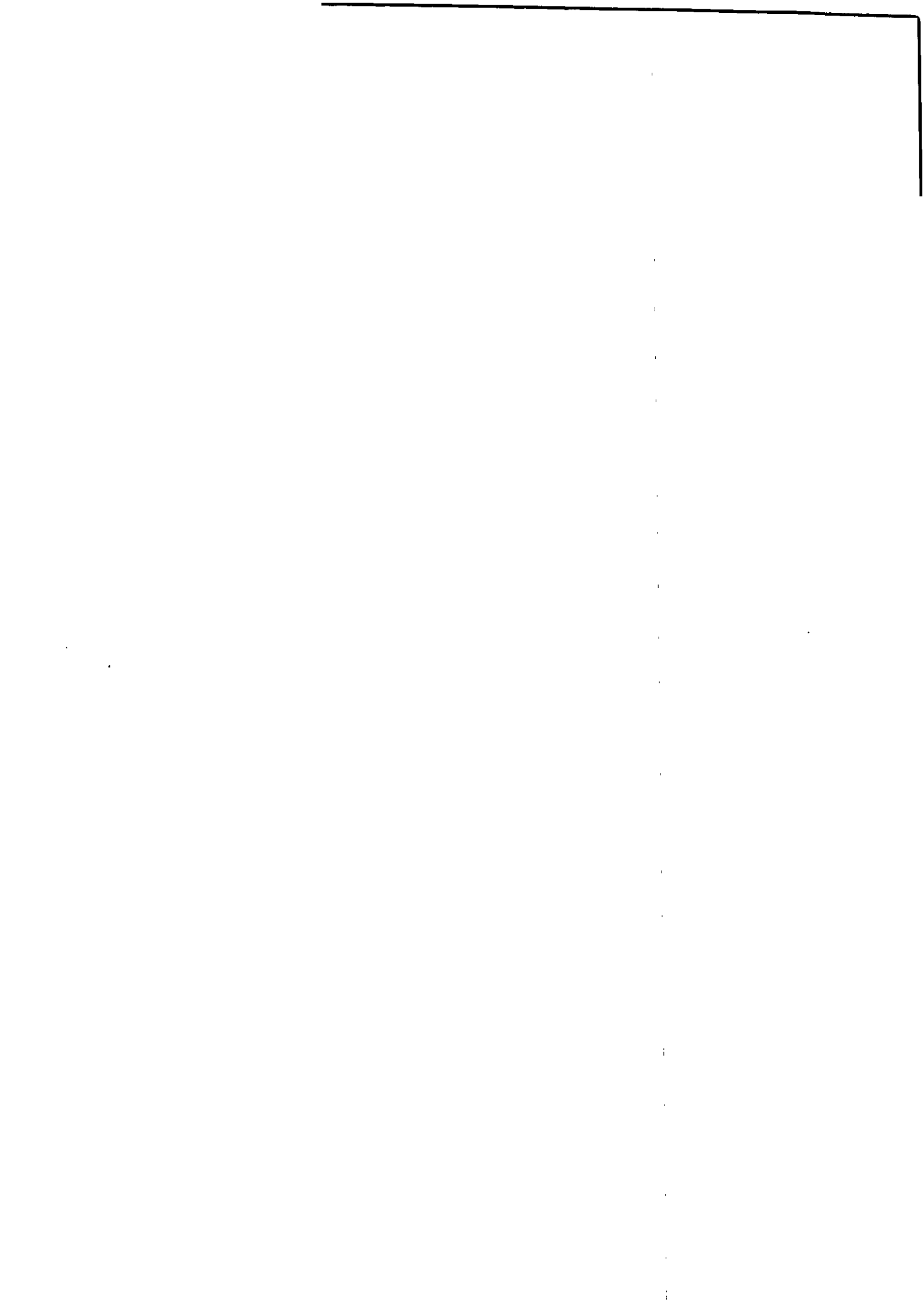
- Rete Ecologica Regionale (RER)**
- VARCHI DELLA RER**
 - Varco da deframmentare
 - Varco da tenere e deframmentare
 - Varco da tenere
- GANGLI DELLA RER**
 -
- ELEMENTI DI SECONDO LIVELLO DELLA RER**
- CORRIDOI REG PRIMARI A BASSA O MODERATA ANTROPIZZAZIONE**
 -
- CORRIDOI REG PRIMARI AD ALTA ANTROPIZZAZIONE**
 -
- Provincia
- Biodiversita'**
- Corridoi primari ad alto livello antropico
- Corridoi primari a medio-basso livello antropico
- Elementi di primo livello
- Elementi di secondo livello

estratti cartografici degli interventi di mitigazione e compensazione ambientali previsti in esito al progetto : completamento del trasferimento del traffico aereo da Linate in attuazione del D.M. 46-T del 05/07/96 e D.M. 101-T del 09.10.98



interventi di mitigazione e compensazione ambientali previsti dall'attuazione del progetto di Malpensa 2000







SIA - STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

INFORMAZIONI TERRITORIALI

Uso suolo

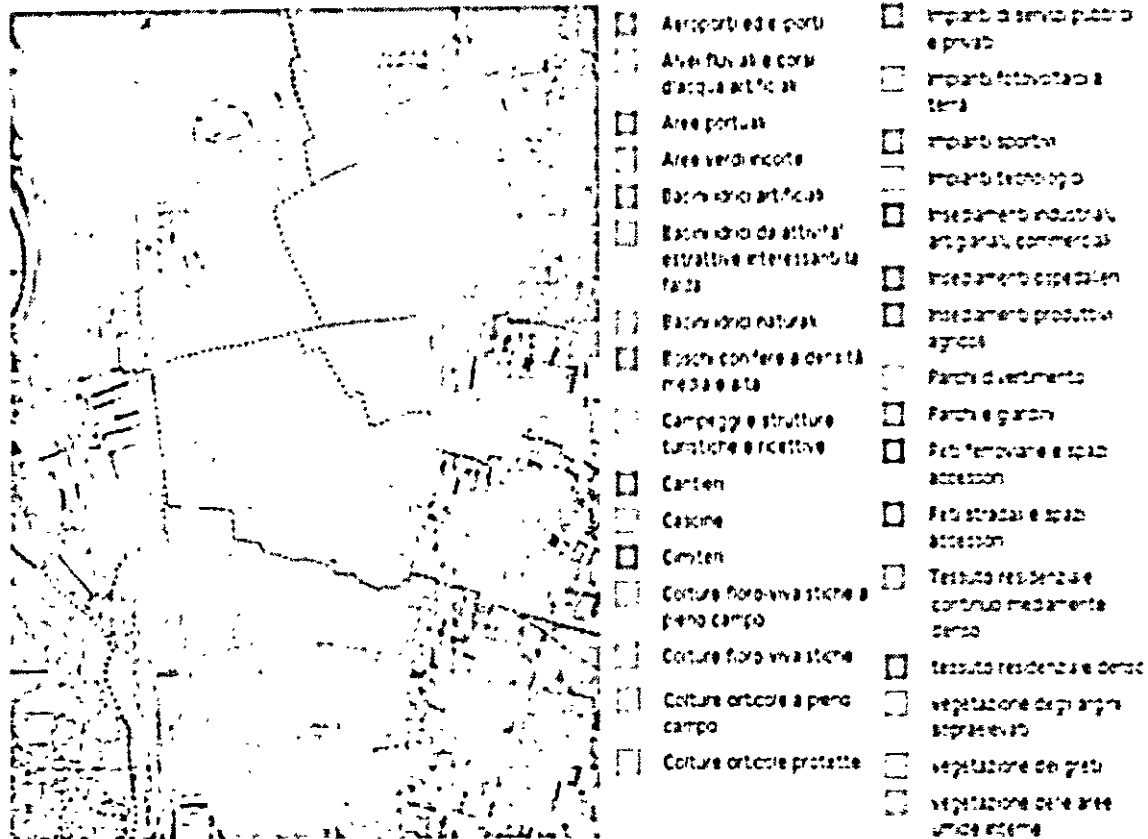
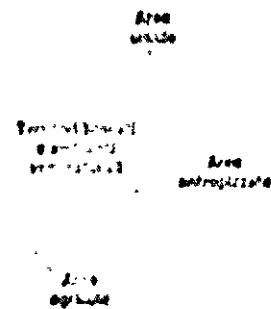


Figura 2 - Uso del suolo

Uso suolo	Copertura
Aree antropizzate	56%
Aree agricole	6%
Territori boscati e ambienti seminaturali	36%
Aree umide	1%



estratto cartografico del SIA con la rappresentazione del sedime aeroportuale attuale. E' associata una legenda poco esaustiva in relazione alle zone a sud del sedime aeroportuale

Si osserva inoltre :

_ Gli interventi di mitigazione e compensazione previsti nel presente SIA, si configurano come meri interventi di manutenzione sulle aree verdi esistenti ;

_ Le opere di "compensazione" prevedono lo sfruttamento di "arec di boscaglia (19.4 ha)", soggette a tagli e sfalci , oltreché ad interventi di reimpianto; nel complesso tali interventi denotano un elevato grado invasivo all'interno di un ecosistema consolidato, **(non siamo in presenza di un parco pubblico cittadino o di una foresta urbana)** senza che venga presa in considerazione la ricaduta di tali interventi, pre, durante e post operam, sulla fauna residente e migratoria;

_ evidenti contraddizioni tra l'analisi dell'impatto relativo alla sottrazione di habitat e biocenosi con riconosciute ripercussioni negative sulla fauna, che il Sia intende compensate con superfici soggette a reimpianto, e la dimensione operativa relativa alla sottrazione di volatili e altra fauna selvatica ai fini del contenimento e prevenzione del fenomeno di wildlife strike cioè il fenomeno delle collisioni che possono determinarsi tra la fauna (uccelli e altra fauna) e gli aeromobili nel corso delle operazioni di volo o in movimento a terra.

La procedura indicata per il contenimento dello wildlife strike consiste in azioni di prevenzione e mitigazione, quali aumento di strumenti dissuasivi, utilizzo di prodotti utilizzati dopo lo sfalcio dell'erba per il controllo delle popolazioni di invertebrati e una campagna di contenimento delle avicole e dei lombrichi.

Pertanto è evidente che lo scopo è limitare la popolazione dell'avifauna; inoltre : quali tipi di sostanze vengono utilizzate e sparse sul suolo, le cui caratteristiche sono quelle di limitare la popolazione di invertebrati? Quali sono le interazioni e le ricadute sulla specie mammifere?

_ evidenti contraddizioni e mancanza di onestà intellettuale nel considerare gli aspetti di cui sopra, sia sotto il profilo degli interventi di "mitigazione e compensazione" risolti senza considerare gli impatti sulla fauna, che gli interventi relativi allo wildlife strike volti al contenimento della fauna stessa, da attuarsi in un 'area all'interno di un Parco Regionale che è principale corridoio ecologico di collegamento della fauna tra l'area mediterranea e la fascia prealpina e alpina, nonché con il nord Europa.

E' nozione di comune esperienza quella secondo cui le zone naturali costituiscono richiamo per lo stanziamento e la nidificazione di volatili. Il SIA sul Master Plan non può prescindere dalla preventiva valutazione del rischio di bird strike, perché l'apprezzamento di questo fattore incide direttamente sulla fattibilità delle opere di compensazione e di mitigazione del progetto stesso e, in conclusione, sulla effettiva realizzabilità dell'opera in sé. In altri termini, poiché la valutazione del rischio di birdstrike in sede di redazione del progetto esecutivo potrebbe comportare l'esigenza di modificare e ripensare gli interventi di mitigazione e di compensazione dell'opera, l'unica sede in cui tale valutazione può e deve avvenire è il procedimento di valutazione di impatto ambientale. Più in particolare l'Annex XIV ICAO, al Capitolo 9.4 contiene tre paragrafi sulla riduzione del rischio di bird strike (più genericamente definito wildlife strike). Quello di interesse è il 9.4.4. che impone di evitare qualsiasi attività che possa avvicinare volatili all'aeroporto e alle sue pertinenze e obbliga i gestori a porre in essere atti di intervento di mitigazione del rischio di wildlifestrrike, attraverso definite procedure di prevenzione che, nella fattispecie, non si conciliano con la presenza di Parchi e aree a verde.

_ Alterazioni comportamentali dell'avifauna : in merito all'inquinamento acustico il SIA non riporta i dati sulla soglia di disturbo per l'avifauna. L'aspetto dell'inquinamento luminoso non è preso in considerazione sotto nessun aspetto; studi pubblicati quali : "Impatto dell'illuminazione artificiale sugli organismi viventi " di Giuseppe Camerini del Dipartimento di Scienze della Terra e dell'Ambiente - Università degli Studi di Pavia e lo studio promosso dal Parco Lombardo della Valle del Ticino (Fornasari, 2002) sull'impatto dell'aeroporto di Malpensa dimostrano che già attualmente l'inquinamento luminoso prodotto dall'aeroporto provoca alterazioni comportamentali nell'avifauna. Di seguito si riporta stralcio dello studio di Giuseppe Camerini: *"La struttura aeroportuale è di- sposta in un punto nevralgico, che interseca due importanti rotte migratorie autunnali che si dipartono dall'alta pianura dopo che gli Uccelli provenienti da nord hanno volato attraverso le valli alpine. Da osservazioni svolte a partire dal 2000 risulta che l'illuminazione delle piste e delle torri di controllo interferisce in vario modo. Anzitutto il volo migratorio può subire uno stop in conseguenza del fatto che gli uccelli attratti dalle sorgenti luminose atterrano nei loro pressi. Sono inoltre possibili deviazioni delle rotte migratorie al punto da determinare, in alcuni casi, un'inversione del percorso. La mortalità indotta dalle fonti artificiali di illuminazione è molto deleteria per specie il cui status conservazionistico è già precario per effetto di fattori di minaccia diversi dall'inquinamento luminoso."*

SIA - Snt - sez. 8 E - Caratteristiche del progetto

Il sistema funzionale D3 - area cargo relativo ad opere principale e secondarie previste dal MP e considerate nel SIA non sono sufficientemente dettagliate per poter dare seguito a delle valutazioni ambientali; il MP presenta delle carenze informative;

_ L'elencazione delle attività previste sono vaghe: nelle planimetrie sono rappresentati tre costruzioni principale e tre costruzioni secondarie : 3 moduli magazzini cargo di prima linea e 3 edifici di supporto alla logistica.

SIA - Snt - sez. 9.2 Geologia e acque

_ In merito alla gestione delle acque di prima pioggia, di lavaggio delle arce esterne e di scorrimento superficiale all'interno del sedime aeroportuale che è regolata seguendo la normativa predisposta: D.Lgs. 152/2006 (Norme in materia ambientale); R.R. n. 3 del 24/03/06 (Scarichi di acque reflue domestiche e di reti fognarie); R.R. n. 4 del 24/03/06 (Smaltimento delle acque di prima pioggia e di lavaggio delle arce esterne); Programma di tutela e uso delle acque (PTUA) - Regione Lombardia; DPR n. 59/2013 (Autorizzazione Unica Ambientale (AUA) - Regione Lombardia) si legge nel SIA che la gran parte delle acque di sedime ed in particolare dei piazzali sono gestite attraverso il recapito alla rete di fognatura con recapito ad un depuratore. Non si entra nello specifico e nella verifica tecnica sulle effettive capacità ricettive nel caso il depuratore in questione sia quello consortile esistente nel Comune di Lonate Pozzolo fraz. S Antonino.

Nella relazione Generale del MasterPlan Aeroportuale pag.79 sono riportati i dati tecnici di verifica della capacità ricettiva del depuratore consortile di cui sopra, tenendo come base i dati di traffico passeggeri del 2018, ottenendo un risultato positivo alla verifica stessa. Si osserva però, che pag. 155 della suddetta Relazione, si cita testualmente:

La previsione stima dunque che il traffico passeggeri possa raggiungere i 43,6 milioni di passeggeri/anno nel 2035 (+ 77,6% rispetto all'anno 2018).

Pertanto si osserva che le verifiche funzionali, effettuate con modello matematico, a supporto del sistema di conferimento delle acque reflue, non è stato eseguito correttamente in base alle previsioni del volume di traffico passeggeri (finalità del MasterPlan aeroportuale).

Si osserva e chiede dove siano i valori relativi ai parametri citati nella sezione del SIA sottoriportata:

Per il periodo monitorato ed analizzato nel SIA (2010-2018), la qualità delle acque scaricate al suolo e di quelle scaricate nella rete fognaria si è mantenuta all'interno dei limiti imposti dalla legislazione vigente. I parametri monitorati (cromo esavalente, rame, idrocarburi totali, zinco, tensioattivi totali, azoto ammoniacale) nei punti di scarico nella rete fognaria (dati disponibili solo per il periodo 2010-2012) sono sempre risultati nella norma.

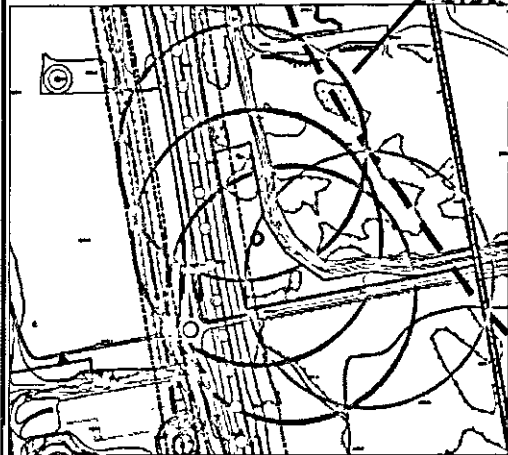
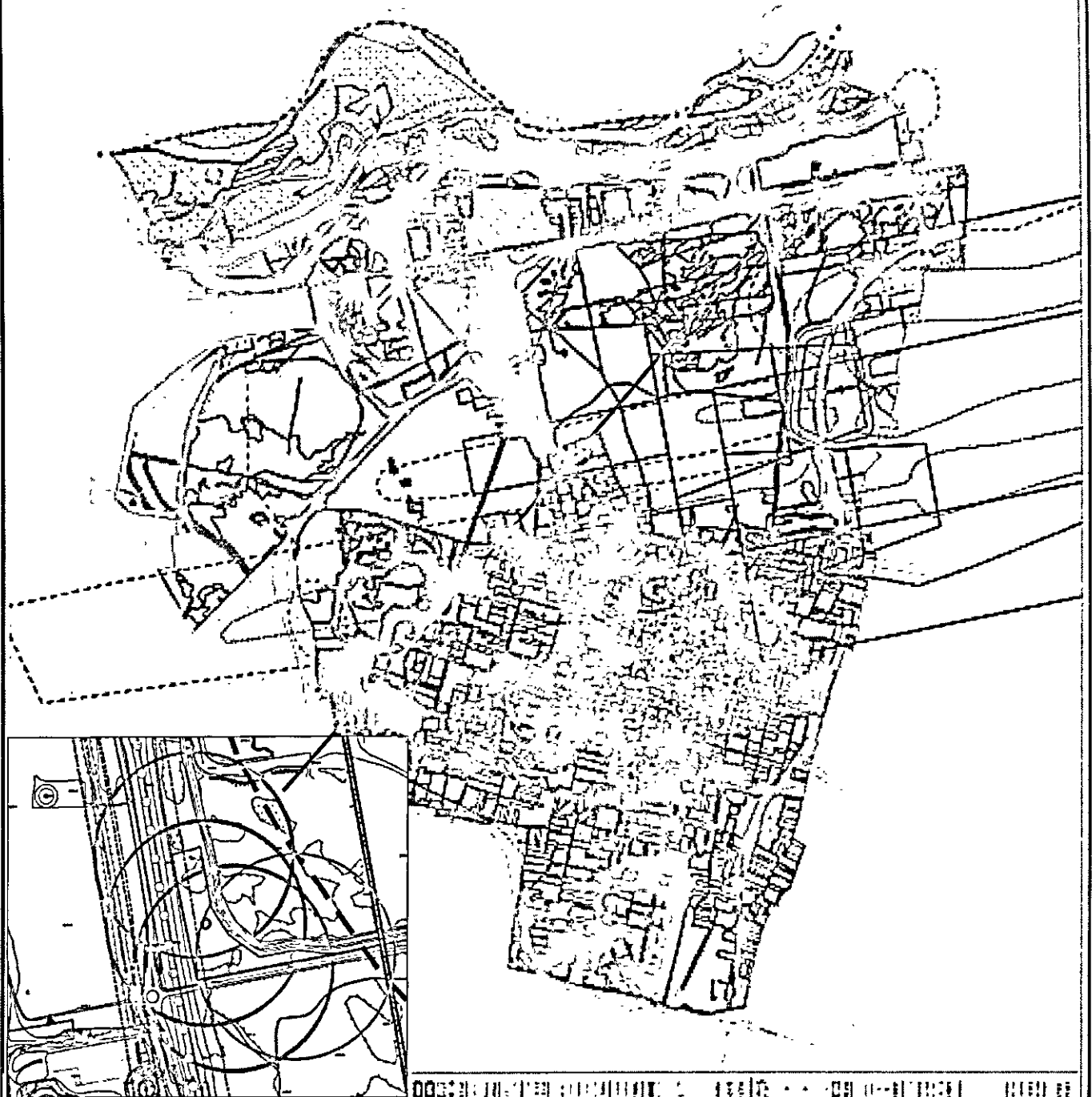
_ estratto SIA -Sintesi non tecnica pag.59: La mancanza di contaminazioni sensibili derivante dall'attività aeroportuale è dimostrata anche dalla qualità delle acque emunte da alcuni pozzi ubicati immediatamente a valle dell'aeroporto (pozzo PO012090NU2009, con filtri tra 55 e 74 m di profondità nell'acquifero superficiale). Pag.60 e seguenti. Si osserva che nelle vicinanze della nuova area Cargo sono ubicati n.4 pozzi ad uso potabile in rete del Comune di Lonate Pozzolo. Si evince quindi l'interferenza con l'attività, cantieristica e non, della nuova zona cargo. Nel SIA stesso non si nega l'eventualità di sversamenti di sostanze inquinanti a danno delle acque sotterranee e dei suoli. Non vi è traccia di un'analisi e valutazione del rischio [R],tenendo conto dell'entità del danno [E] e della probabilità di accadimento dello stesso [P].

_ non si riscontra, per altro, un espresso impegno non edificandi sulla residua area non cementificata all'interno del sedime aeroportuale in ampliamento.

Pertanto si considera carente quanto riportato nel SIA, che non considera l'opzione "zero" tenendo conto del rischio di inquinamento delle falde , delle acque superficiali, dei pozzi ad uso potabile e delle conseguenze sull'habitat naturale oltre che sulla salute della popolazione.



1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100



COMUNE DI POMBIA
 Comune di Pombia
 PIAZZA GARIBOLDI, 1 - 21100 POMBIA (PV) - TEL. 0321/411111 - FAX 0321/411112
 WWW.COMUNE.POMBIA.PV.IT

AMMINISTRAZIONE
 Sindaco: ...
 Assessori: ...

PROTEZIONE CIVILE
 ...

INFORMAZIONI
 ...

AG 1

<p>LEGENDA</p> <p>● POZZI A USO POTABILE IN RETE</p> <p>○ POZZO DISMESSO</p> <p>--- ZONA DI TUTELA ASSOLUTA</p> <p>— FASCIA DI RISPETTO 200m.</p>	<p>NOTE</p> <p>1. Le aree di salvaguardia delle captazioni ad uso idropotabile sono indicate con linee tratteggiate (Zona di Tutela Assoluta) e linee continue (Fascia di Rispetto 200m.).</p> <p>2. I pozzi a uso potabile in rete sono indicati con un punto pieno (●) e i pozzi dismessi con un punto vuoto (○).</p> <p>3. Le aree di salvaguardia delle captazioni ad uso idropotabile sono indicate con linee tratteggiate (Zona di Tutela Assoluta) e linee continue (Fascia di Rispetto 200m.).</p>
--	---

AREE DI SALVAGUARDIA DELLE CAPTAZIONI AD USO IDROPOTABILI

- POZZI A USO POTABILE IN RETE
- POZZO DISMESSO
- ZONA DI TUTELA ASSOLUTA
- FASCIA DI RISPETTO 200m.



4) COMPONENTE ANTROPICA

- **Divieto voli notturni**

Per il punto di cui sopra si faccia riferimento al già citato Decreto Presidente della Repubblica n°476/1999. Nel Masterplan non si dà contezza della documentazione relativa alla regolamentazione dei voli notturni secondo quanto disposto dal D.P.R. 476/99, di cui si riscontra violazione già in essere.

- **Compensazione ai residenti nei comuni dell'intorno aeroportuale a fronte del danno economico, dovuto alla svalutazione degli immobili di proprietà, in conseguenza all'inquinamento acustico/atmosferico.**

Nemmeno questo aspetto è preso in considerazione nel MasterPlan.

Le esternalità negative derivate dall'esercizio aeroportuale sono scaricate sul territorio.

- **Ricadute economiche sul territorio**

Non vi è equa distribuzione dei benefici; si denota un accentramento delle attività economiche redditizie all'interno del sedime aeroportuale, a discapito del territorio e delle comunità.

Allegato SIA - A5 Caratterizzazione salute pubblica

_ il SIA non si dà contezza ed evidenza dei dati pubblicati, delle fonti, del metodo di raccolta dei dati.

5.EMISSIONI INQUINANTI IN ATMOSFERA

Si osserva che:

- Nel Sia non è presente lo studio degli effetti cumulati considerando il previsto incremento del traffico aeroportuale;
- Le campagne di monitoraggio : la campagna antecedente al Bridge ha avuto una durata di 15 giorni ed ha interessato il mese estivo di luglio (12 ÷ 26 luglio 2019) ed è stata condotta nel periodo in cui un incremento dei voli era già stato posto in atto mediante la "fase di sperimentazione "; mentre la seconda (effettuata durante il bridge) ha avuto una durata di 30 giorni ed è stata condotta nei mesi autunnali di settembre e ottobre (14 settembre 2019 ÷ 13 ottobre 2019), periodo successivo al momento di massimo traffico del Bridge;
- si afferma nel Sia : *"I valori registrati hanno mostrato una certa stazionarietà tra i dati di luglio e quelli di settembre - ottobre sottolineando la non correlazione tra i trend degli inquinanti e la variabilità del traffico aereo. Emerge, invece, la forte influenza del traffico veicolare sulle concentrazioni di inquinanti."* Il motivo viene ricondotto al punto precedente.

- Pertanto le rilevazioni sono falsate ed è illogico supporre che a maggior traffico aereo non corrisponda un incremento di inquinanti in atmosfera; come a dire che il transito di 300 velivoli equivalga sotto il profilo inquinatorio al transito di 1000 velivoli. Empiricamente conoscendo le caratteristiche tecniche dei velivoli ed operando una suddivisione in classi per tipologia, avendo come base l'allocazione degli slot, è possibile statisticamente calcolare il totale degli inquinanti rilasciati ed elaborare previsioni statistiche su scenari che prevedano diversi volumi di traffico aeroportuale, applicando il metodo di valutazione multicriteriale.
- quanto al metodo di rilevamento ed ai dati utilizzati molto dipende dalla funzionalità delle centraline utilizzate, dalla loro taratura, manutenzione e dal campionamento dei dati. Di tutto ciò non si ha disponibilità.
- Per quanto attiene ai periodi storici trascorsi e monitorati, si cita:

_ la sentenza Quintavalle emessa in primo grado nel 2008, poi confermata in secondo grado, che ha condannato Sea al risarcimento per causati danni ambientali (200 ettari di Brughiera del Dosso, localizzati nel Parco del Ticino, e lo scenario di 100 mila alberi contaminati e morti come conseguenza delle emissioni atmosferiche della zona);

_ la valutazione del Ministero dell'Ambiente in data 7 ottobre 2010 che fornisce una valutazione sulla base di ispezioni del Corpo Forestale dello Stato e parla chiaramente di "disastro ambientale".

_ il Monitoraggio Ambientale dell'Aria commissionato dal Comune di Casorate Sempione (VA) effettuato nel 2010

L'elevato rapporto di emissioni prodotte da Malpensa rispetto alle altre attività presenti sul territorio, indica come unica compensazione possibile la riduzione delle attività aeroportuali. Alla qualità e quantità delle emissioni inquinanti di Malpensa si correla un rischio reale per la salute umana.

6. IMPATTO ACUSTICO

Le valutazioni proposte dal Masterplan per l'identificazione dei livelli LVA entro il sedime aeroportuale sono state ottenute avvalendosi di un modello di calcolo e di riferimento ormai obsoleto, cioè l'Integrated Noise Model (INM). Tale modello è del tutto inadeguato a rappresentare le condizioni reali di impatto sonoro sul territorio, e determina la conseguente inidoneità delle analisi.

Detto modello è stato infatti sostituito negli Stati Uniti, nel maggio 2015, a seguito dell'elaborazione di un altro più aggiornato conosciuto come sistema integrato Aviation

Environmental Design Tool (AEDT), ed il cui utilizzo consente una rappresentazione più realistica dell'impatto acustico. Il modello AEDT, inoltre, accoppia anche il livello di emissioni ambientali-gassose ed è stato adottato e/o è in corso di certificazione anche da parte degli enti sovranazionali ICAO, EASA; anche la VIII Commissione Parlamentare (Ambiente, Territorio E Lavori Pubblici) e la IX Commissione (Trasporti, Poste e Telecomunicazioni) della Camera hanno richiesto l'adozione di questo strumento anche in Italia.

Occorre rilevare come anche ARPA Lombardia, nelle sue valutazioni, affermi di avere adottato il modello AEDT (Settore Monitoraggi Ambientali Stima delle curve del livello di valutazione del rumore aeroportuale (LVA) per l'aeroporto di Linate Anno 2018).

La materia è normativamente disciplinata dalla Direttiva Europea n. 996/2015 recepita dal D.Lgs n. 42/2017 il cui articolo 7 ha imposto agli Stati membri l'adozione dei modelli di determinazione previsti nel proprio allegato entro il 2018.

Nella Relazione del Masterplan 2035 è del tutto assente la pianificazione della Rete di Monitoraggio esterna, lungo le traiettorie di atterraggio e di decollo.

Dopo oltre 20 anni di intensa attività operativa, l'odierna configurazione delle centraline non dispone delle centraline di Tipo V, violazione. Un adeguato numero di centraline M e A, oltre a quelle di tipo V ed un loro idoneo posizionamento determinano una rilevazione costante ed efficace.

La carenza "operativa" di tali dispositivi, su ogni singola traiettoria impedisce la verifica di eventuali scostamenti nel gradiente di salita e laterali degli aeromobili, così come risulta inidonea a rilevare eventuali sforamenti acustici del velivolo coinvolto. Una correlazione tecnologica tra tipo di centralina acustica e apparato radar permette una corretta verifica degli standards operativi adottati da ENAV, ENAC e dalla Commissione Aeroportuale.

Niente di tutto questo risulta riportato nel Masterplan.

7. CONCLUSIONI

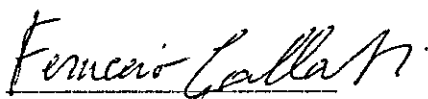
Preso atto della situazione sopraesposta, riservata ogni piu' ampia e successiva integrazione alle Osservazioni di cui al presente documento, siamo a richiedere quanto segue:

1. Che, codesto Ministero, prenda atto definitivamente ed in ragione di quanto previsto dal Dlgs. 152/2006, che tutti gli Enti Territoriali Piemontesi, hanno pieno titolo ad essere coinvolti nella presente procedura di VIA;
2. Che, preliminarmente ad ogni ulteriore e successiva valutazione sul Masterplan 2020-2035 da parte di questo Ministero, sia fornita prova documentale da parte di SEA ed ENAC del corretto adempimento a tutte le disposizioni del Codice della Navigazione di cui all'Artt. 707, 714 e 715;
3. Che, per l'effetto di quanto sopra, codesto Ministero voglia disporre la sospensione a data da definirsi del presente procedimento di VIA, nell'attesa che venga fornita la documentazione di cui al punto precedente;
4. Che, preliminarmente ad ogni ulteriore valutazione sul Masterplan 2020-2035 da parte di questo Ministero, lo stesso dia corso a tutti gli adempimenti previsti per legge per l'avvio delle procedure destinate alla definizione di una VAS - Valutazione Ambientale Strategica e di una VIS - Valutazione di Impatto Sanitario.
5. Che, per l'effetto di quanto sopra, codesto Ministero voglia disporre la sospensione a data da definirsi del presente procedimento di VIA, in attesa che vengano formalizzate e recepite definitivamente la VAS e la VIS richieste;
6. Assunte quindi tutte le predette istanze, siamo a richiedere che venga **ESPRESSO PARERE AMBIENTALE NEGATIVO** sullo Studio di Impatto ambientale relativo al Masterplan 2035 dell'Aeroporto di Malpensa e sua sulla relativa attuazione.

Varallo Pombia, 3 settembre 2020

Per il Comitato dei Cittadini di Varallo Pombia per l'Aeroporto di Malpensa

Il Presidente



Avv. Ferruccio Gallanti

8. ESTENSORI DELLA PRESENTE RELAZIONE

Hanno collaborato alla stesura della presente relazione

Geom. Patrizia Marziali

Avv. Ferruccio Gallanti

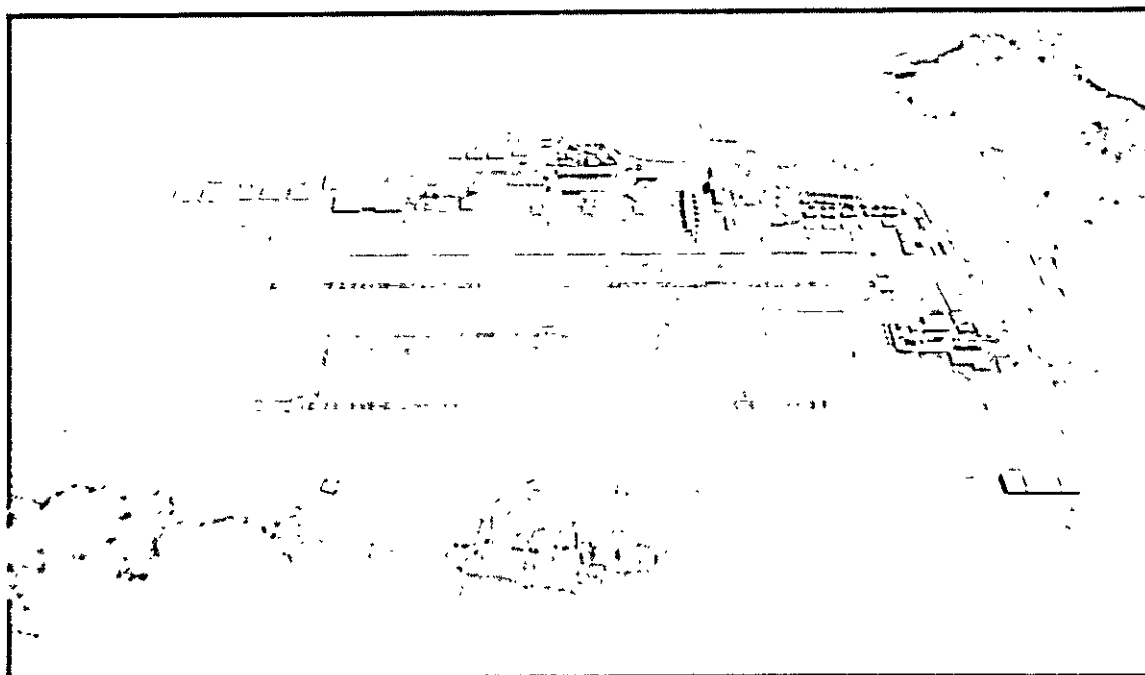
Com.te Giuliano Mansutti - Centro Studi Aerohabitat



Progetto "Aeroporto Milano Malpensa – Masterplan aeroportuale 2035"

Fase di Valutazione di Impatto Ambientale

OSSERVAZIONI PRELIMINARI DELLA PROVINCIA DI NOVARA



05 settembre 2020

INDICE

1. INTRODUZIONE.....	3
2. ELENCO DOCUMENTAZIONE PUBBLICATA.....	5
3. IL MASTERPLAN AEROPORTUALE - RIFERIMENTI NORMATIVI.....	9
4. INTERVENTI PREVISTI.....	11
5. OSSERVAZIONI E PARERI.....	14

1. INTRODUZIONE

La presente relazione è relativa alle osservazioni al MASTERPLAN aeroportuale di Malpensa 2035 attualmente in fase di VIA presso il Ministero dell'Ambiente, sulla base della valutazione della documentazione tecnica e progettuale presentata dal soggetto proponente.

ENAC - Ente Nazionale Aviazione Civile ha presentato in data 26/06/2020 al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, ai sensi dell'art. 23 del D.lgs. 152/2006, istanza per l'avvio del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto "Aeroporto Milano Malpensa - Masterplan aeroportuale 2035", compreso nella tipologia elencata nell'Allegato II alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 alla lettera 10, denominata "Opere relative a tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza nonché aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza, di modifica dell'infrastruttura aeroportuale esistente e non ricadente parzialmente/completamente in aree naturali protette nazionali (L.394/1991) e/o comunitarie (siti della Rete Natura 2000).

L'area del sedime ovvero dell'espansione è all'interno del Parco Regionale Lombardo della Valle del Ticino.

Il progetto è localizzato nel territorio della Regione Lombardia, nella Provincia di Varese e nei territori comunali di Ferno, Somma Lombardo, Lonate Pozzolo, Samarate, Cardano al Campo, Casorate Sempione, Vizzola Ticino e prevede opere di ampliamento (con estensione del sedime nell'area a sud) e riqualifica della dotazione infrastrutturale air side e land side, strutture edilizie nel loro complesso a servizio dell'attività aeroportuale, nonché interventi di riordino del sistema della viabilità interna.

Come premessa generale al documento, si osserva come la presenza della struttura aeroportuale di Malpensa, a confine del territorio novarese, rappresenti certamente un asset strategico da un punto di vista socio-economico per la Provincia di Novara, la provincia del VCO e l'intero territorio del Piemonte nord orientale: la presenza di un aeroporto intercontinentale di tali dimensioni, già nella configurazione attuale determina rilevanti problematiche sia a livello ambientale, sia a livello di un ordinato e coerente sviluppo socio economico. La storia ormai decennale di questo insediamento strategico a livello territoriale, porta a considerare come sia evidentemente mancata una strategia complessiva che determinasse un armonico e coerente rapporto tra il progressivo sviluppo dell'aeroporto e quello dei territori che gravitano attorno: si rileva come non sia stata in alcuna occasione elaborata una valutazione globale e coordinata degli effetti dell'attività dell'infrastruttura. In

particolare il territorio della Provincia di Novara non è stato in alcuna occasione oggetto di valutazioni di merito, nonostante la contiguità con l'infrastruttura.

Peraltro negli anni '80 la localizzazione di un aeroporto intercontinentale nel nord Italia fu oggetto di ampie consultazioni tra la Regione Lombardia e la Regione Piemonte, al fine di una localizzazione che avesse una logica condivisa e baricentrica tra le due regioni: la scelta di Malpensa prevedeva allora un collegamento diretto tra la città di Novara e l'aeroporto da realizzarsi con una superstrada a 4 corsie che dalla tangenziale di Novara attraverso i comuni di Cameri, Bellinzago Novarese, Oleggio, Lonate Pozzolo, realizzasse un veloce e adeguato collegamento interconnesso all'autostrada A4 che superasse le problematiche dei collegamenti con l'aeroporto; in tale prospettiva vennero adeguati i piani regolatori dei comuni interessati.

Si osserva che, al contrario, da allora nessuna opera connessa all'aeroporto di Malpensa è stata realizzata sul territorio novarese e che la viabilità è rimasta invariata nonostante un esponenziale aumento del traffico veicolare dovuto all'aeroporto. Inoltre il territorio novarese è sottoposto ad un notevole impatto derivante dai sorvoli sia in partenza che in arrivo, sorvoli che interessano sia i centri abitati che le aree protette esistenti, problema che è stato più volte sollevato negli ultimi decenni, senza risposte pratiche coerenti con la problematica.

A fronte di questa premessa, l'esame della documentazione progettuale presentata nel Masterplan Malpensa 2035, porta a verificare come incredibilmente il territorio novarese sia stato ancora una volta completamente ignorato in ogni elaborato progettuale, relazione, tavole grafiche, valutazioni degli impatti ambientali, opere compensative previste: si contesta quindi la validità complessiva della documentazione presentata in quanto emerge una grave carenza complessiva.

Emergono peraltro gravi irregolarità da un punto di vista della normativa prevista per la pubblicazione e pubblicizzazione del progetto, che di fatto rendono illegittima la stessa procedura, come dettagliato nel seguito.

Il presente documento rappresenta le osservazioni preliminari riservandosi di entrare nel dettaglio dei contenuti nelle successive fasi della procedura di VIA.

2. ELENCO DOCUMENTAZIONE PUBBLICATA

Di seguito si riporta l'elenco completo della documentazione progettuale attualmente depositata sul sito del Ministero dell'Ambiente per la partecipazione del pubblico.

- Avviso al pubblico del 07/07/2020

ELABORATI DI PROGETTO:

- Elenco Elaborati Masterplan
- Relazione Generale
- Schede Interventi
- Inquadramento territoriale
- Piano Territoriale Regionale Lombardia
- Piano Paesaggistico Regionale Lombardia
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Varese
- Piani di Governo del Territorio Comuni di Somma Lombardo, Casorate Sempione
- Piani di Governo del Territorio Comuni di Lonate Pozzolo, Samarate, Ferno, Vizzola Ticino, Cardano al Campo
- PGT Lonate Pozzolo PTC - Parco Regionale della Valle del Ticino
- Stato di fatto - Sedime aeroportuale
- Stato di fatto - Patrimoniale terreni
- Stato di fatto accessibilità
- Vincoli aeronautici - Stato di fatto - Piani di rischio
- Vincoli aeronautici - Stato di fatto - Superfici di delimitazione ostacoli
- Vincoli aeronautici - Stato di fatto - Aree Critiche
- Stato di fatto - Sottoservizi e reti
- Stato di Progetto - Configurazione finale
- Stato di Progetto - Destinazioni d'uso
- Stato di Progetto - Patrimoniale terreni
- Stato di Progetto - Accessibilità e viabilità
- Stato di Progetto - Fase 1 2019-2025
- Stato di Progetto - Fase 2 2026-2030
- Stato di Progetto - Fase 3 2031-2035
- Vincoli aeronautici - Stato di progetto - Piani di rischio

- Vincoli aeronautici - Stato di progetto - Superfici di delimitazione ostacoli
- Vincoli aeronautici - Stato di progetto - Aree critiche
- Stato di progetto - Sottoservizi e reti idrauliche
- Stato di progetto - Sottoservizi e reti meccaniche
- Stato di progetto - Sottoservizi e reti elettriche
- Planimetrie Terminal 1 - S.d.f. e fase 1
- Planimetrie Terminal 1 - Fasi 2 e 3
- Planimetrie Terminal 2 - Fasi
- Stato di progetto - Planivolumetrico
- Stato di progetto - Viste-signed
- Stato di progetto - Viste volumetriche
- Relazione Paesaggistica
 - Patrimonio storico-testimoniale
 - Pianificazione territoriale
 - Aspetti percettivi
 - Contesto paesaggistico
 - Struttura del paesaggio
 - Il paesaggio di Malpensa: analisi diacronica
 - Caratteri percettivi: Ambiti a frequentazione di grado elevato ed alta velocità di percorrenza
 - Caratteri percettivi: Ambiti a frequentazione locale e bassa velocità di percorrenza 1/2
 - Caratteri percettivi: Ambiti a frequentazione locale e bassa velocità di percorrenza 2/2
 - Caratteri percettivi: Piste ciclabili
 - Patrimonio culturale e storico-testimoniale
 - Carta dei vincoli
 - Carta delle aree protette
 - Masterplan 2035: Schematizzazione delle aree di intervento
 - Interventi di inserimento ambientale e territoriale: Logiche di intervento ed assetto complessivo
 - Interventi di inserimento ambientale e territoriale: Centralità locali e ricucitura della rete sentieristica
- Piano di utilizzo delle terre - Documento programmatico
- Studio di Impatto Ambientale
 - Pianificazione territoriale
 - Caratterizzazione meteorologica
 - Input del modello per le simulazioni acustiche del rumore aeronautico
 - Rumore di cantiere

- Caratterizzazione Salute Pubblica
- Patrimonio storico-testimoniale
- Aspetti percettivi
- Principali elementi delle indagini in campo relativi alla biodiversità
- Inquadramento dell'aeroporto
- Sedime Aeroportuale - Stato di Fatto
- Piano di sviluppo aeroportuale - Assetto finale al 2035
- Schematizzazione delle opere ed interventi in progetto
- Fasizzazione degli interventi
- Accessibilità Aeroportuale
- Demolizioni
- Carta dei vincoli e delle tutele
- Carta delle aree protette
- Carta della qualità dell'aria - Isoconcentrazioni ante operam
- Carta della qualità dell'aria - Isoconcentrazioni post operam
- Carta geologica
- Carta geomorfologica
- Carta pedologica
- Carta della litologia superficiale
- Carta dell'idrografia
- Carta della pericolosità idraulica
- Carta dell'uso del suolo
- Carta delle reti ecologiche regionali
- Carta degli ecosistemi
- Carta della vegetazione (carta forestale) di area vasta
- Carta della vegetazione di dettaglio dell'area a sud del sedime
- Carta degli habitat rilevati nell'area a sud del sedime
- Carta degli habitat interessati dall'intervento
- Carta degli elementi d'interesse per il rumore aeronautico
- Rumore aeronautico allo stato attuale: curve isolivello LVA
- Rumore aeronautico allo stato progetto: curve isolivello LVA
- Rumore aeronautico allo stato di progetto: curve isolivello LVA confronto con lo stato attuale
- Rumore stradale complessivo allo stato attuale: curve isolivello Leq (A)
- Rumore stradale complessivo allo stato progetto: curve isolivello Leq (A)
- Contesto paesaggistico
- Struttura del paesaggio
- Il paesaggio di Malpensa: analisi diacronica
- Caratteri percettivi: Ambiti a frequentazione di grado elevato ed alta velocità di percorrenza
- Caratteri percettivi: Ambiti a frequentazione locale e bassa velocità di percorrenza 1/2

- Caratteri percettivi: Ambiti a frequentazione locale e bassa velocità di percorrenza 2/2
- Caratteri percettivi: Piste ciclabili
- Patrimonio culturale e storico-testimoniale
- Interventi di inserimento ambientale e territoriale: Logiche di intervento ed assetto complessivo
- Interventi di inserimento ambientale e territoriale: Potenziamento e riqualificazione dell'assetto vegetazionale
- Interventi di inserimento ambientale e territoriale: Centralità locali e ricucitura della rete sentieristica
- Interventi di inserimento ambientale e territoriale: Quadro d'insieme
- SIA Architettura dello studio, guida alla lettura e metodologie per l'analisi ambientale
- SIA Parte P1 - Obiettivi e Coerenze
- SIA Parte P2 - Lo stato attuale: l'ambiente e l'opera
- SIA Parte P3 - L'intervento: le alternative e la soluzione
- SIA Parte P4 - Gli impatti
- SIA Parte P5 - Lo stato post operam
- SIA - Piano di monitoraggio ambientale
- SIA-Sintesi non tecnica
- Relazione di Incidenza
 - Inquadramento dei siti Natura 2000 nell'ambito di studio
 - Operatività dell'Aeroporto: rotte, quote di volo degli aeromobili e ripartizione del traffico
 - Operatività dell'Aeroporto: livelli di valutazione del rumore aeroportuale
 - Gli habitat caratterizzanti i siti della RN2000
 - Studio di incidenza ambientale

3. IL MASTERPLAN AEROPORTUALE – RIFERIMENTI NORMATIVI

Si riporta quanto esplicitato dalla documentazione presentata.

Il Masterplan (o Piano di Sviluppo) aeroportuale rappresenta l'unico strumento di previsione, pianificazione e programmazione degli interventi di sviluppo di un aeroporto riconosciuto dalla normativa vigente ed è propedeutico alla realizzazione delle opere realizzate all'interno dei sedimi aeroportuali di proprietà dello Stato.

La natura urbanistica dello strumento è dichiarata dal D.L. 251/95 (Circolare del Ministero dei Trasporti e dei Lavori Pubblici n. 1408 del 23 febbraio 1996, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale 21.05.96, n. 117, avente ad oggetto: "Programmazione, approvazione e autorizzazione dei piani di sviluppo aeroportuale e delle opere da realizzare in ambito aeroportuale" Decreto Legge 28 giugno 1995, art. 1, comma 6, convertito nella Legge 3 agosto 1995, n. 351), che nell'art. 1, comma 6 stabilisce che l'approvazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale comporta dichiarazione di pubblica utilità, nonché di indifferibilità e di urgenza, costituisce variante agli strumenti urbanistici esistenti ed assorbe la compatibilità urbanistica di tutti gli interventi in esso previsti.

La natura e i contenuti del Piano di Sviluppo Aeroportuale sono precisati dalla Circolare del Ministero dei Trasporti e della Navigazione e del Ministero dei Lavori Pubblici del 23.02.96 n. 1408, in cui si specifica che tale strumento *"indica per l'intero ambito aeroportuale la distribuzione delle opere e dei servizi, il quadro di consistenza delle opere e la loro compatibilità con i vincoli aeronautici, i tempi di attuazione, il programma economico-finanziario e può prevedere la definizione edilizia delle opere e dei manufatti compresi nel perimetro interessato"*.

Le "Linee Guida per la redazione dei Piani di Sviluppo Aeroportuale" ("Linee guida per la redazione dei piani di sviluppo aeroportuali" – ENAC – Dipartimento Sicurezza – Area infrastrutture aeroportuali – Ufficio Pianificazione Aeroportuale – prot. N. 4829/UPA del 22.11.01), emanate da ENAC nel 2001 in attuazione della sopra ricordata Circolare, specificano in maniera dettagliata i contenuti del Piano, gli aspetti tematici che devono essere affrontati e la documentazione da produrre.

In sintesi, le Linee Guida stabiliscono come il Masterplan rappresenti uno strumento di pianificazione strategica a breve, medio e lungo termine che, partendo da un'accurata analisi dello stato di fatto dell'aeroporto, del traffico registrato, del contesto territoriale e ambientale, dei vincoli correlati all'attività aeronautica, definisce:

- i futuri scenari di sviluppo del traffico dello scalo,

- i fabbisogni infrastrutturali necessari a rispondere alla crescita del traffico,
- l'assetto degli interventi previsti,
- le compatibilità con il contesto territoriale e i vincoli aeronautici,
- il rapporto con la programmazione statale e comunitaria nel settore trasporti,
- il programma di attuazione degli interventi nel tempo,
- le risorse economiche necessarie per l'esecuzione degli interventi e le fonti di finanziamento.

Il Masterplan è composto da:

- relazione tecnica descrittiva,
- elaborati grafici illustrativi,
- programma degli interventi previsti.

Si segnala che la natura di strumento di pianificazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale è confermata anche dal Codice della Navigazione, che lo cita all'art. 714, in relazione agli ostacoli alla navigazione aerea.

Nella definizione del nuovo Masterplan di Malpensa si sono inoltre tenute in considerazione le indicazioni metodologiche proposte da ICAO - International Civil Aviation Organization ("Airport Planning Manual" - Doc. 9184-AN/902) e IATA - International Air Transport Association ("Airport Development Reference Manual" 10th Edition 2017).

Un altro fondamentale elemento di riferimento che ha guidato nella definizione preliminare delle caratteristiche riguardanti le infrastrutture "air side" è costituito dal manuale: "Certification Specifications and Guidance Material for Aerodrome Design - CS-ADR-DSN" (Issue 4 - 08.12.17) pubblicato dalla European Aviation Safety Agency (EASA).

4. INTERVENTI PREVISTI

Si riporta quanto esplicitato dalla documentazione presentata.

L'aeroporto di Malpensa svolge un ruolo fondamentale all'interno del sistema aeroportuale lombardo e nazionale poiché, insieme ad altri scali, serve la domanda di trasporto generata da una delle maggiori aree produttive presenti in Europa. Il Masterplan attualmente vigente per l'aeroporto di Malpensa è quello redatto nel 1985 ("Malpensa 2000 - Piano Regolatore Generale"). Nel 2017 si è attivato un processo di aggiornamento complessivo del Masterplan Aeroportuale che, pur mantenendo validi i principi generali e le linee guida contenuti nel Masterplan vigente, fosse in grado di definire un piano di sviluppo delle infrastrutture coerente con le esigenze specifiche dello scalo di Malpensa e, al tempo stesso, risultasse sufficientemente flessibile per accogliere diversi possibili scenari futuri del traffico aereo. Gli interventi previsti dal nuovo Masterplan aumenteranno l'efficienza operativa, la sicurezza, la flessibilità e la capacità dell'aeroporto, con conseguenti benefici non solo per i passeggeri che utilizzano lo scalo di Milano Malpensa, ma anche per l'intera comunità aeronautica e per il territorio in cui l'aeroporto è inserito.

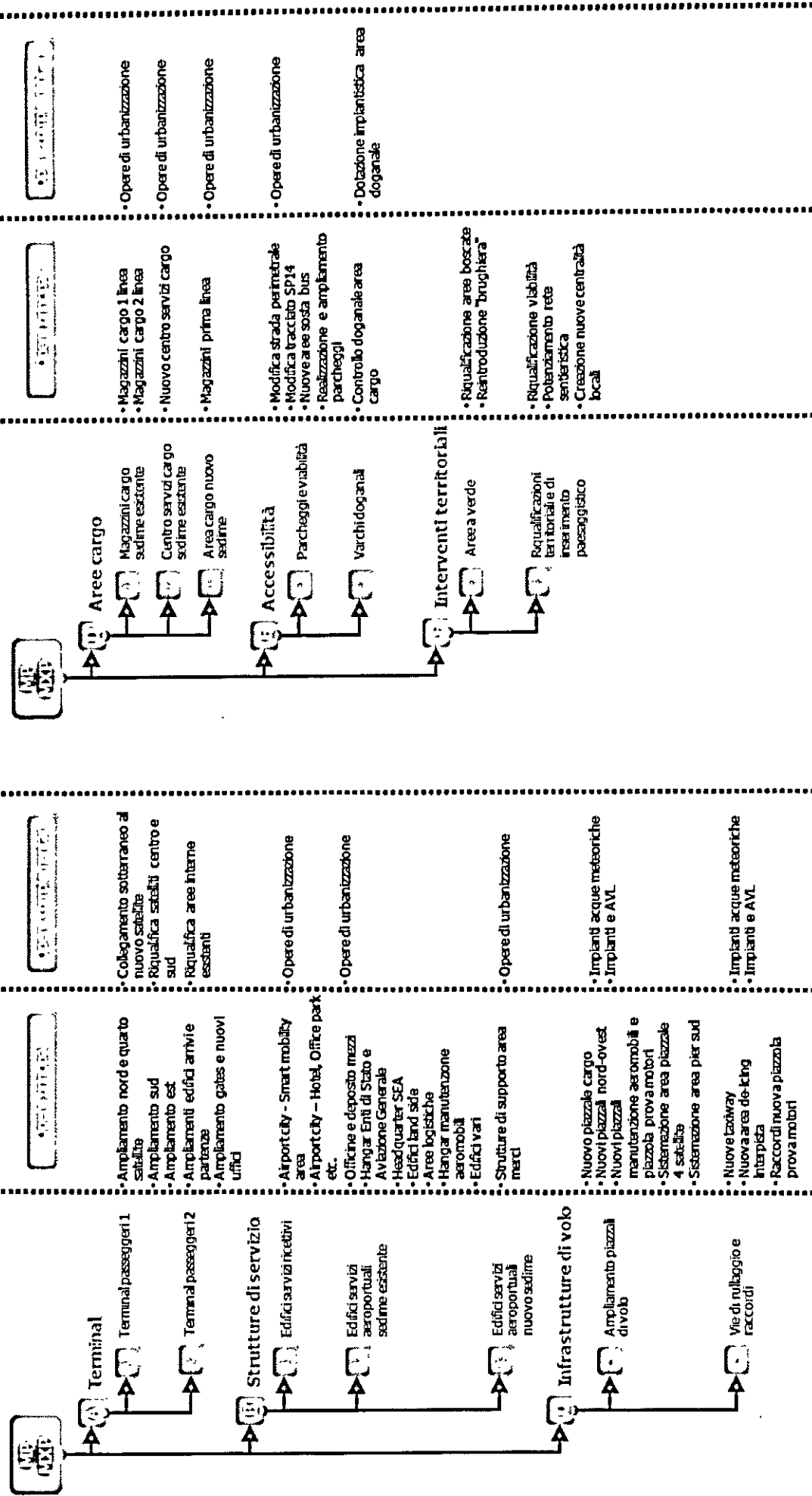
Il piano consegue ad un'ampia consultazione che, in oltre un anno di lavoro, ha visto coinvolte le diverse Direzioni SEA, al fine di individuare soluzioni condivise che coniugassero, in modo integrato, tutti i diversi aspetti di carattere funzionale, operativo e commerciale.

Nello specifico, il piano di sviluppo, attraverso la sua flessibilità e adattabilità agli scenari di domanda del traffico aereo, si propone di:

- ottimizzare l'utilizzo delle infrastrutture esistenti;
- incrementare la capacità operativa di vari sottosistemi e il livello di servizio offerto ai passeggeri, fino a consentire la gestione dei ca. 41 milioni di passeggeri/anno previsti per il 2035;
- individuare interventi localizzati di potenziamento delle infrastrutture aeronautiche al fine di incrementare l'efficienza dell'aeroporto e le prestazioni del sistema di piste, oltre che la capacità delle aree di sosta aeromobili;
- migliorare l'accessibilità al sistema aeroportuale e la possibilità di scambio intermodale tra i diversi sistemi di trasporto, anche attraverso la realizzazione di una "Smart Mobility Area" direttamente correlata al Terminal 1 e alla stazione ferroviaria;
- consolidare il ruolo di Malpensa quale aeroporto leader per il traffico cargo, attraverso il potenziamento delle facilities per gestire in fase finale di piano le circa 1,2 milioni di tonnellate/annue attese;

- considerare le diverse principali funzioni operative, analizzando il grado di compatibilità reciproca e con le presenze esterne all'aeroporto e verificare l'effettiva rispondenza del sistema alle esigenze attuali e prevedibili per il futuro;
- prevedere uno sviluppo di funzioni "real estate", complementari a quelle aeroportuali, grazie anche alla realizzazione di una nuova "Airport City" prospiciente il Terminal 1, al fine di dotare l'aeroporto di Malpensa di servizi in linea con gli standard offerti da altri scali europei ed internazionali;
- definire interventi di sviluppo che verranno realizzati per ciascuna delle tre fasi del Masterplan (2025-2030-2035) applicando criteri di modularità, in coerenza con la crescita progressiva del traffico passeggeri e merci;
- valutare gli interventi da un punto di vista della sostenibilità ambientale, con l'obiettivo di ridurre al minimo l'impatto prodotto sul territorio, sia in termini di acquisizione di aree esterne al sedime attuale, sia per quanto riguarda possibili fenomeni di inquinamento dell'ambiente naturale ed antropico che circonda lo scalo.

Nella successiva tabella sono riportate le opere complessive previste (principali e complementari).



5. OSSERVAZIONI E PARERI

Osservazione n. 1:

La valutazione di impatto ambientale (VIA) dei progetti, regolamentata dagli artt. 23-25 del D. Lgs.152/2006, ha la finalità di proteggere la salute umana, contribuire con un miglior ambiente alla qualità della vita, provvedere al mantenimento delle specie e conservare la capacità di riproduzione degli ecosistemi in quanto risorse essenziali per la vita. A questo scopo essa individua, descrive e valuta, in modo appropriato gli impatti ambientali di un progetto.

L'autorità competente in sede statale è il Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare (MATTM) – Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la qualità dello Sviluppo (CreSS). La Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS (CTVA - VIA e VAS) svolge l'istruttoria tecnica finalizzata all'espressione del parere sulla base del quale sarà emanato il provvedimento di VIA, previa acquisizione di concerto con il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo.

La DVA (Direzione per le Valutazioni Ambientali del MATTM) ricevuta dal proponente l'istanza per l'avvio del procedimento di VIA, effettuata la verifica amministrativa sulla completezza dell'istanza, procede con l'immediata pubblicazione della documentazione nel Portale delle Valutazioni Ambientali.

Contestualmente alla pubblicazione della documentazione, la DVA:

- comunica via PEC a tutte le Amministrazioni ed Enti territoriali potenzialmente interessati (Autorità di bacino distrettuale, Enti di gestione delle aree naturali protette ove pertinenti con la localizzazione del progetto; Regione/i, Provincia/e o Città metropolitana/e, Comune/i, Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo in qualità di amministrazione concertante) l'avvenuta pubblicazione della documentazione sul proprio sito web. La medesima comunicazione è trasmessa anche al proponente ed alla CTVA (Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale) per l'avvio dell'istruttoria tecnica di competenza;
- pubblica l'avviso al pubblico predisposto dal proponente sul proprio sito web (Avvisi al pubblico: VIA). Le Amministrazioni comunali territorialmente interessate che hanno ricevuto la comunicazione via PEC di cui al punto precedente sono comunque tenute a dare informazione dell'avvenuta pubblicazione della documentazione sul

Portale delle Valutazioni Ambientali nel proprio albo pretorio informatico. La data della pubblicazione dell'avviso al pubblico nel Portale delle Valutazioni Ambientali rappresenta l'avvio ufficiale del procedimento ai fini della decorrenza dei termini di tutte le successive fasi e per l'adozione del provvedimento di VIA. Tali termini sono da considerarsi perentori ai sensi e per gli effetti della L. 241/1990.

Si osserva come non sia stata rispettata la normativa in quanto non è stata notificata via PEC l'avvenuta pubblicazione alle seguenti Amministrazioni o Enti direttamente interessati ed in particolare:

- **Enti territoriali direttamente interessati: Regione Piemonte, Provincia di Novara**
- **Comuni limitrofi all'aeroporto: Varallo Pombia, Pombia, Marano Ticino, Oleggio**
- **Comuni direttamente interessati agli impatti in quanto collocati sulle rotte di partenza o atterraggio dell'aeroporto: Castelletto Ticino, Cerano, Trecate, Romentino, Galliate, Cameri, Bellinzago Novarese**
- **Enti di gestione aree naturali protette pertinenti con la localizzazione del progetto: Ente di gestione delle aree protette del Ticino e del Lago Maggiore**

La mancata notifica ha portato come conseguenza che gli Enti interessati non hanno potuto ottemperare all'obbligo di informazione dell'avvenuta pubblicazione della documentazione sul Portale delle Valutazioni Ambientali nel proprio albo pretorio informatico.

Ne consegue la impossibilità dei singoli cittadini degli Enti interessati di esprimere eventuali osservazioni.

Da ciò consegue l'illegittimità della procedura.

Osservazione n. 2:

La presenza della struttura aeroportuale di Malpensa, a confine del territorio novarese, rappresenta certamente un asset strategico da un punto di vista socio-economico per la Provincia di Novara, la provincia del VCO e l'intero territorio del Piemonte nord orientale. Per qualità e dimensioni del traffico passeggeri e traffico merci, rappresenta un punto di accesso strategico al sistema dei trasporti intercontinentali, ed è quindi indiscutibilmente fonte di opportunità di sviluppo per Novara e il Novarese; tuttavia non bisogna sottovalutare l'impatto ambientale che determina e che indubbiamente viene ad aggravarsi con un eventuale ampliamento della struttura aeroportuale.

Il territorio della provincia di Novara è caratterizzato ovviamente da una serie di strumenti urbanistici territoriali che ne definiscono caratteristiche, prospettive e vincoli.

Il Piano Territoriale Provinciale (PTP), approvato dal Consiglio Regionale il 05/10/2004 con DCR 383-28587, pubblicato sul B.U.R.P. n. 43 del 28/10/2004, affronta in modo approfondito le tematiche di contenuto ambientale e paesistico, riconoscendo come prioritaria la tutela e la valorizzazione dell'ambiente e del paesaggio.

Il territorio provinciale che maggiormente risente della presenza di Malpensa è l'area dell'Ovest Ticino Settentrionale in cui si riconoscono i seguenti "ambiti di paesaggio" individuati dal PTP e sottoposti, ai sensi dell'art. 2.3 delle Norme Tecniche di Attuazione, a tutela attiva ai fini della conservazione e valorizzazione del paesaggio e delle sue caratteristiche peculiari:

la Valle fluviale del Ticino: caratterizzata da elevatissima qualità ambientale e paesistica rappresentata oltre che dal fiume Ticino, anche da una fitta rete di canali irrigui, da fontanili e risorgive. Presenta aree boscate di grande pregio tanto da essere interamente considerata "biotopo" dalla Regione. Le unità ecosistemiche agricole sono diffuse e solo localmente condizionanti; limitata la presenza di unità edificate, in genere di ridotta consistenza, senza concentrazioni e poco condizionanti.

L'intera unità è compresa nel Parco Naturale della Valle del Ticino, area protetta regionale, istituita con LR 53 del 21/08/1978 e sottoposta a Piano d'area approvato con DCR 839-C.R.2194 del 21/02/1985.

Il Parco è designato come Sito di Importanza Comunitaria (SIC) e Zona di Protezione Speciale (ZPS) compreso nella regione biogeografica continentale, con la

denominazione IT 1150001 Valle del Ticino, con la finalità di conservare l'integrità del sito stesso.

Il PTP riafferma all'art. 2.4 delle NTA l'elevato valore ambientale, naturalistico, paesistico e territoriale dell'intera area a parco e il suo ruolo di caposaldo del progetto provinciale di rete ecologica.

All'art. 2.8 delle NTA il PTP propone, a tutela degli assetti paesistici e ambientali, un progetto di rilevanza provinciale, ai sensi della legge urbanistica regionale vigente, di Rete Ecologica, definito strategico, in quanto fondamentale per la riqualificazione e valorizzazione dell'intero territorio. Tale progetto, anche in adesione alle direttive Comunitarie, si propone di attivare politiche ambientali integrate con le politiche agricole e quelle urbane in modo da garantire uno sviluppo "sostenibile" del territorio e di unire gli aspetti strettamente "ecologici" al tema del paesaggio nella sua accezione più generale e legata agli aspetti percettivi.

Il PTP individua per la formazione del Progetto di Rete Ecologica le aree naturali protette quali capisaldi (matrici naturali) del sistema e le fasce di tutela dei corsi d'acqua naturali e artificiali, quali principali "corridoi" ecologici, all'interno dei quali vanno garantite le condizioni di naturalità (o biodiversità) necessarie a collegare tra di loro (a mettere in rete) i grandi areali naturali esistenti e previsti.

Le aste dei corsi d'acqua hanno un valore fondamentale per la costruzione della rete ecologica in quanto corridoio fondamentale di raccordo, di conservazione e di valorizzazione dell'ambiente, della flora e fauna caratteristici.

Le direttive del PTP sono quindi rivolte alla immediata tutela degli elementi principali individuati per la formazione di detta rete.

la Piana irrigua dell'Ovest Ticino: caratterizzata dalla posizione alta sul terrazzo fluviale, da una struttura agraria solida e consolidata, oggi orientata in prevalenza alla monocoltura di riso e/o mais con conseguente depauperazione delle superfici alberate.

I centri urbani di maggiore dimensione tendono a formare conurbazioni lineari di connessione con il capoluogo. Rilevante la questione delle cave attive e dismesse, anche sotto il profilo del degrado paesistico e del loro recupero e, anche per l'estensione delle aree impegnate, dell'aeroporto militare di Cameri e del bacino petrolchimico di Trecate.

L'ambito è soggetto al Piano Territoriale Regionale Ovest Ticino, approvato con DCR 417-11196 del 23/07/1997, specifico strumento di pianificazione per l'organizzazione e la disciplina dell'uso del suolo redatto dalla Regione Piemonte con il

preciso intento di tutelare un'area particolarmente delicata sotto il profilo paesistico-ambientale.

Per tale ambito il PTP promuove, così come previsto dal PTR Ovest Ticino, l'istituzione di zone di salvaguardia al confine del Parco Naturale della Valle del Ticino, con il fine di raccordare ed integrare paesaggisticamente e normativamente le aree già sottoposte a tutela con i territori circostanti.

Specifica attenzione deve essere posta alla particolare sensibilità paesistico-ambientale del paesaggio agrario, per il quale il PTP promuove il controllo sull'uso del suolo agrario e azioni di riqualificazione del territorio, anche in funzione di ricarica della qualità ambientale degli spazi non costruiti.

l'ambito delle Colline moreniche del Basso Verbano: caratterizzato morfologicamente dai dossi degli anfiteatri morenici, ancora in discreto equilibrio tra componente naturale ed antropica, dovuto alla consistente presenza delle aree boscate, ma a rischio di un crescente condizionamento dalle urbanizzazioni.

Per tale ambito il PTP conferma la specificità di luoghi e delle aree boscate, con l'obiettivo di tutelare e conservare le peculiari qualità paesistiche anche in considerazione delle possibili ripercussioni degli effetti indotti dall'aeroporto di Malpensa.

All'art. 2.7 delle NTA, il PTP individua l'area di rilevanza paesistica **dell'ambito paesistico di Pombia, Varallo Pombia e Castelletto Sopra Ticino** definito dal Decreto Ministeriale 1 agosto 1985 "Galassino" a tutela degli aspetti panoramici e storici della costa sovrastante la valle del Ticino. L'ambito perimetrato dal decreto è quasi contiguo all'ambito paesistico del Terrazzo di Cavagliano/Oleggio/Suno di competenza provinciale, di cui all'art. 2.6 delle NTA; ne è separato da una fascia prevalentemente destinata ad attività produttive, entro la quale è opportuno mantenere quantomeno degli spazi liberi da edificazione e destinati ai collegamenti "verdi" o "ecologici" tra gli ambienti naturali del terrazzo e la valle del Ticino.

L'ambito appartiene interamente al previsto P.T.O. dell'Ovest Ticino Settentrionale, di cui all'art. 4.15 delle NTA, al cui interno saranno definiti gli elementi normativi e territoriali di specifica salvaguardia e valorizzazione paesistico-ambientale ed i criteri di attenuazione e compensazione ambientale, in virtù della complessità dei fenomeni territoriali e ambientali in atto sull'area, anche in riferimento agli effetti generati dalla vicinanza allo scalo aeroportuale di Malpensa (sia sulla strutturazione territoriale che sulla rete della mobilità di merci e persone).

La tutela è finalizzata al riordino delle urbanizzazioni estremamente diffuse, caratteristiche di tutta la fascia alta sulla sponda fluviale, in vista di due aspetti

fondamentali: la conservazione delle prospettive e delle visuali sulla valle del Ticino e la valorizzazione del patrimonio storico-archeologico segnalato.

Il nuovo Masterplan Aeroportuale di Malpensa 2035 non valuta in alcun elaborato gli impatti che l'aumento del traffico aereo induce sul territorio novarese, né in termini di inquinamento acustico, atmosferico, né gli effetti sulla viabilità: non sono inoltre valutati gli impatti sulla viabilità, già attualmente assolutamente insufficiente nei collegamenti tra il territorio novarese e la infrastruttura aeroportuale.

È quindi necessaria la completa rielaborazione dello studio di impatto ambientale, ed in particolare:

- **Il quadro programmatico e territoriale deve essere integrato con l'indicazione degli strumenti urbanistici e territoriali della provincia di Novara a cui il progetto dovrà essere adeguato**
- **Le valutazioni degli impatti ambientali devono essere estese al territorio della provincia di Novara, con valutazioni di dettaglio**
- **Il piano di monitoraggio deve essere riformulato e integrato con riferimento al territorio novarese**
- **Le valutazioni sulla viabilità devono essere integrate con riferimento allo stato di fatto dello stato dei collegamenti con il territorio novarese e agli interventi da prevedere in funzione degli aumenti di traffico prevedibili per lo sviluppo dell'attività aeroportuale**

Osservazione n. 3:

Il Masterplan 2035 prevede inoltre il potenziamento della rete viabile di accesso all'aeroporto di Milano Malpensa attraverso la realizzazione di 3 nuove infrastrutture stradali attualmente pianificate o in fase di progettazione:

- Tangenziale di Somma Lombardo: il progetto punta alla realizzazione di una strada che bypassi il tessuto urbano di Somma Lombardo e connetta le S333, la SS336 e la SP49 attraverso anche alla realizzazione di un ulteriore tratto viario denominato "Collegamento Besnate-Malpensa";
- Collegamento Besnate-Malpensa: è il collegamento tra l'uscita di Besnate sull'A26 e Malpensa, passando per Crenna, Ronchi e Cardano al Campo. Il progetto punta a completare il tracciato viario della Tangenziale di Somma Lombardo connettendo l'A8 diramazione con la SS36;
- Variante alla SS341 Gallaratese: L'intervento, è di 9,4 km complessivi e si attesterà in prossimità del punto di arrivo della Pedemontana Lombarda, in modo da realizzare un collegamento rapido fra il nord della Lombardia con la A4 (direzione Torino) e Milano (S.S. 11 e tangenziale ovest).

Se ne deduce che non sono previsti interventi che interessano la viabilità di collegamento con il territorio novarese.

Si specifica che la viabilità attuale di collegamento è costituita dalle seguenti strade provinciali:

- **SP 527 Oleggio-Lonate Pozzolo** caratterizzata da sede stradale di larghezza insufficiente, tornanti e curve inadatte al traffico pesante sia nel tratto novarese, sia in quello del comune di Lonate Pozzolo. Il ponte sul fiume Ticino, costruito tra il 1887 e il 1889, rappresenta una strettoia impraticabile a doppio senso per pullman e autoarticolati: in pratica deve essere percorsa come senso unico alternato: il ponte è l'unico esempio sopravvissuto in Italia di ponte con struttura a graticcio simile a quella utilizzata nei ponti statunitensi.
- **SS 336 Varallo Pombia-Somma Lombardo** caratterizzata da sede stradale di larghezza insufficiente, tornanti e curve inadatte al traffico pesante sia nel tratto novarese, sia in quello del comune di Somma

Lombardo. Il ponte sul Ticino, realizzato nel 1942, coincide con lo sbarramento fluviale ed è interessato da problemi strutturali che ne hanno determinato frequenti interruzioni e limitazioni. Il ponte è inoltre chiuso dal 2016 ai mezzi pesanti superiori alle 3,5 t.

- **SS 341 Galliate-Turbigo** caratterizzata da sede stradale di larghezza insufficiente, tornanti e curve inadatte al traffico pesante nella discesa verso il Fiume Ticino. Il ponte sul fiume Ticino, ricostruito nel 1952, è caratterizzato da problemi strutturali che lo rendono in prospettiva inadatto al traffico indotto.

La situazione della viabilità da e per l'aeroporto è quindi già allo stato attuale gravemente insufficiente a fare fronte al traffico presente: un eventuale aumento dell'attività aeroportuale, non potrà che acuire tale problematicità.

È quindi assolutamente indispensabile che il progetto contempli anche interventi atti ad un adeguamento della viabilità verso il novarese.

Osservazione n. 4:

Il Masterplan prevede un importante sviluppo dell'area cargo al fine di garantire un'adeguata capacità delle infrastrutture destinate alla gestione del traffico merci, coerentemente con i significativi incrementi stimati nel medio e lungo periodo dei volumi di merce servita.

L'area individuata per la realizzazione dei nuovi fabbricati è adiacente all'attuale "cargo city", a sud del sedime aeroportuale, al fine di ottimizzare le infrastrutture esistenti e consolidare la vocazione di questa area del sedime per la gestione del traffico merci.

Lo schema funzionale, che prevede l'allineamento dei nuovi fabbricati a quelli esistenti in modo da garantire un'ottimizzazione delle superfici e una distribuzione razionale dei flussi, è caratterizzato da magazzini "di prima linea", che fronteggiano da un lato il piazzale di sosta aeromobili e dall'altro la viabilità di servizio land-side.

L'intervento prevede 3 nuovi edifici cargo, ciascuno avente una superficie di ingombro a terra pari a circa 15.000 m² ed un'altezza massima pari a 15 m.

Il layout funzionale di massima dei suddetti fabbricati è concepito per poter ospitare al piano terra le attività principali di gestione delle merci (import-export), mentre è prevista la possibilità di realizzare un piano da dedicare eventualmente a spazi ad uso ufficio di supporto all'attività cargo, per una superficie complessiva stimata indicativamente in 3.000 m². La volumetria complessiva è quindi pari a circa 225.000 m³ per ciascuno dei 3 edifici.

Al fine di rispondere alle specifiche richieste espresse dal mercato e fronteggiare in modo adeguato le previsioni di aumento del traffico merci stimate per l'aeroporto di Malpensa, il Masterplan ha pianificato anche lo sviluppo di nuove strutture cargo di "seconda linea", che risulteranno adiacenti alle infrastrutture aeroportuali esistenti della "Cargo city", ad integrazione del sistema dei terminal cargo principali ("di prima linea"). L'area verrà collegata alla viabilità esterna (SS336) attraverso l'attuale svincolo di "Cargo city" e si è prevista la realizzazione all'interno del sedime aeroportuale di una nuova rotatoria e di un nuovo tratto viario di accesso.

In prima fase si prevede la realizzazione di 7 fabbricati aventi una superficie complessiva di ingombro a terra pari a circa 41.000 m² ed un'altezza massima variabile da 8 a 10 m. La volumetria complessiva risulta quindi pari a circa 400.000 m³.

In seconda fase si prevede la realizzazione degli ultimi 2 edifici, anch'essi con un'altezza massima di 10 m ed una superficie di ingombro complessiva pari a ca. 10.000 m². Ogni fabbricato sarà dotato di un piazzale antistante per la movimentazione, la sosta dei mezzi pesanti e le operazioni di carico/scarico e di un piccolo parcheggio operatori.

Si evidenzia che l'espansione della Cargo City, porta evidenti problematiche connesse sia all'aumento di sorvoli, che a quelle del traffico indotto non sufficientemente valutate nello studio di impatto ambientale.

Sulla realizzazione di nuove strutture cargo di seconda linea, si fa notare che, anche a seguito della sfavorevole congiuntura economica degli ultimi anni, esistono nei territori limitrofi all'aeroporto, strutture equivalenti a quelle ipotizzate a livello progettuale, di fatto nuove e mai utilizzate per centinaia di migliaia di metri quadrati.

Si ritiene quindi che non sia comunque assentibile la scelta progettuale di tali nuove realizzazioni.

Osservazione n. 5:

Il Masterplan 2035 prevede la creazione di una Airport city e altre aree di sviluppo terziario.

L'area su cui verrà realizzata l'Airport City ha una superficie complessiva in pianta di circa 110.000 m². Le principali funzioni che si ritiene di poter insediare all'interno di quest'area sono:

- Smart Mobility Area: nell'area prossima al Terminal 1 è stata prevista la realizzazione di un edificio destinato a funzioni pubbliche legate alla mobilità sostenibile, la cui superficie lorda complessiva è pari a ca. 10.000 m², disposti su due livelli, per una volumetria complessiva di ca. 40.000 m³.
- Office Park, Hotel & Services: il complesso prevede la realizzazione di edifici destinati a funzioni prevalentemente terziarie, ricettive, e di servizio correlate al trasporto aereo per un totale di ca. 85.000 m² di superficie lorda e con una volumetria complessiva pari a ca. 391.000 m³. In questa zona risulterà pertanto prevedibile la realizzazione di nuovi hotel che integrino l'offerta attualmente presente in aeroporto ed ormai prossima alla saturazione e la realizzazione di palazzine uffici che si svilupperanno in particolar modo nelle aree più prossime al Terminal 1, mentre nella zona più ad ovest viene previsto solo l'insediamento di eventuali funzioni di servizio e di supporto con limitata presenza di operatori e visitatori. Si esclude invece totalmente, nell'ambito della nuova Airport City, la possibilità di realizzare insediamenti "sensibili" o ad alto carico antropico (scuole, centri commerciali, centri congressi, strutture sportive o per spettacoli che possano attirare volumi significativi di pubblico, ecc.).
- Parcheggi: sono previsti parcheggi a raso distribuiti all'interno dei diversi comparti dell'Airport City e a servizio degli addetti per una superficie complessiva pari a circa 25.000 m². È inoltre previsto un parcheggio ad un livello interrato avente una superficie complessiva di circa 70.000 m², che potrà essere destinato, in base alle effettive necessità espresse dal mercato, o agli operatori dell'Airport City o ai passeggeri che utilizzano il Terminal 1.

Si evidenzia che la proposta progettuale manca completamente di una seria valutazione dell'impatto che tali realizzazioni avrebbero nel contesto dei centri abitati limitrofi all'aeroporto: in particolare ulteriori realizzazioni in ambito aeroportuale di edifici a funzione terziaria e ricettiva, penalizzerebbero in maniera evidente i cospicui investimenti effettuati nei

comuni limitrofi in particolare per le strutture ricettive già operanti e già fortemente penalizzate dalla presenza all'interno dell'aeroporto di una struttura ricettiva.

Si ritiene che tale parte del progetto presentato non sia assentibile per i motivi sopracitati.

Conclusioni

La Provincia di Novara, di concerto con i comuni interessati, esprime i rilievi e le osservazioni di cui ai punti precedenti, che si riassumono:

- **Si ribadisce come la Provincia di Novara e i comuni citati all'osservazione n. 1 siano direttamente, e non solo potenzialmente, interessati agli effetti diretti ed indiretti connessi all'attività aeroportuale e al suo progettato ampliamento: in tale contesto devono essere oggetto di avviso formale per quanto riguarda la presente fase di consultazione ed essere parte attiva nella formazione del giudizio finale del progetto presentato**
- **In mancanza di quanto esplicitato al punto precedente, la Provincia di Novara e i comuni interessati ricorreranno a quanto previsto in sede di giustizia amministrativa per evidente illegittimità della procedura**
- **La documentazione presentata è totalmente carente nella valutazione degli effetti indotti sul limitrofo territorio novarese, non considera le problematiche già oggi presenti e deve essere quindi totalmente integrata di valutazioni di merito**