



Il Ministro dell'Ambiente

**DI CONCERTO CON IL
MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI**

VISTO l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986 n.349;

VISTO il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n.377;

VISTO il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377";

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 25 marzo 1997 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto del potenziamento dell'Aeroporto di Malpensa per livelli di traffico aereo superiore alla soglia dei 12 milioni di passeggeri anno stabilita nel PRA del 1986, presentata dalla SEA (Società Esercizi Aeroportuali) con sede in Segrate, Aeroporto di Linate, 20090 Milano, in data 2 luglio 1999;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa SEA in data 16 settembre 1999;

VISTA la nota n. 0037766 della Regione Lombardia del 29 ottobre 1999, pervenuta il 29 ottobre 1999, con cui si esprime un parere interlocutorio;

VISTA la nota n.18674 della Regione Piemonte del 26 ottobre 1999, pervenuta il 29 ottobre 1999, con cui si esprime un parere negativo;

VISTA la nota n. 27235 del Ministero per i beni e le attività culturali del 10 novembre1999, pervenuta in data 10 novembre1999, con cui si esprime parere favorevole;

VISTO il parere n. 332, formulato in data 4 novembre 1999 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla SEA;

PRESO ATTO che il Piano regolatore aeroportuale di "Malpensa 2000", elaborato nel 1985, definiva uno scenario di riferimento all'anno 2005 così articolato:

- passeggeri: 12.000.000/anno (media: 33.000/giorno);
- movimenti aeromobili: 100.000/anno (media: 277/giorno);
- busy day: 40.000 passeggeri /giorno e 400 movimenti/giorno.

PRESO ATTO che detto piano fu approvato ed autorizzato, nel giugno 1986 dal Ministero dei Trasporti su parere favorevole del Consiglio Regionale della Lombardia, che aveva svolto una autonoma procedura di valutazione di impatto, anche in assenza di norme in materia; il progetto e il relativo studio di impatto sono antecedenti all'entrata in vigore della Direttiva CEE 85/337 sulla VIA e, anche antecedenti all'istituzione dello stesso Ministero ambiente;

20
33
A

CONSIDERATO che pertanto il piano non è stato assoggettato, neppure in seguito, alla procedura di compatibilità ambientale nazionale, in conformità di quanto previsto dall'art. 7 del D.P.C.M. 377 del 1988; il richiamato articolo dispone, infatti, che la disciplina della VIA non si applica alle opere già autorizzate in precedenza;

CONSIDERATO che la situazione amministrativa del progetto è stata peraltro, comunicata all'Unione Europea, la quale aveva richiesto chiarimenti in merito. Si evidenzia che da parte di quest'ultima non sono stati avanzati ulteriori rilievi;

PRESO ATTO della decisione del Consiglio dei Primi Ministri della Comunità Europea del 1994 ad Essen, nel corso del quale a Malpensa viene riconosciuto un ruolo strategico per lo sviluppo europeo e il progetto viene riconosciuto come uno dei 14 progetti prioritari del Trans European Network. Ciò ha significato un impulso alle prospettive di sviluppo del traffico essendo il ruolo di Malpensa passato da importante aeroporto internazionale ed intercontinentale ad aeroporto Hub del sud-Europa, ovvero aeroporto di connessione e smistamento del traffico;

VISTA la decisione 1692/96/CE del Parlamento e del Consiglio Europeo che prevede espressamente che i progetti inseriti nelle reti TEN effettuino la procedura di valutazione di impatto ambientale a norma della direttiva 85/337/85 CEE;

VISTA la nota del 19 giugno 1998 con cui il Ministro dell'ambiente in considerazione della mutata situazione dell'aeroporto di Malpensa chiede al Ministro dei Trasporti di procedere alla valutazione de impatto ambientale del progetto "Malpensa 2000" al fine di valutare "la modificazione sostanziale del sistema e delle sue pertinenze in relazione ai profili ambientali";

VISTA la nota del 15 luglio 1998 dell'allora Ministro dei Trasporti con la quale si evidenzia che "l'asserito incremento del traffico aereo, di per sé solo, non può costituire presupposto per l'attivazione della V.I.A.";

PRESO ATTO che nel seguito la richiesta di assoggettare a VIA il nuovo aeroporto di Malpensa in relazione alla situazione creatasi dopo l'apertura dello scalo (25 ottobre 1998) è stata avanzata anche della VII Commissione Parlamentare e dal Consiglio Regionale Lombardo e ribadita dal Servizio VIA del Ministero e che il Ministro dei Trasporti ha ritenuto di aderire a quanto richiesto;

PRESO ATTO che al momento della presentazione dello studio di impatto ambientale la situazione del traffico aereo era quantitativamente e qualitativamente diverso da quello ipotizzato e valutato nel piano regolatore del 1985.

CONSIDERATO che la procedura di V.I.A. è una procedura preventiva rispetto alle future modificazioni ambientali derivanti dall'esercizio delle attività e che pertanto la stessa non può essere effettuata posteriormente a sanatoria del vizio procedimentale rilevato, con conseguente esonero di responsabilità del soggetto autore dell'illegittima omissione;

CONSIDERATO tuttavia che questo non può significare la perdita del potere del Ministro dell'ambiente di compiere le verifiche che la legge pretende con la previsione della obbligatorietà della procedura di VIA, sia ai fini di individuare tutte le prescrizioni ancora attuabili per mitigare l'impatto ambientale sia allo scopo di determinare l'eventuale danno arrecato dall'esecutore dell'opera per le parti sulle quali non è ormai possibile alcun utile intervento;



Il Ministro dell' Ambiente

CONSIDERATO che ne deriva che la procedura di VIA può essere sempre attivata dal Ministro e che essa comporta, comunque, l'obbligo dell'esecutore dell'opera di fornire tutti gli elementi e gli studi necessari, per esercitare il controllo, che le sue omissioni, non hanno consentito in via preventiva;

preso atto che sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della L. 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata, che di seguito si elencano e sintetizzano:

Osservazioni dei Comuni:

1. Comune di Fermo (VA): chiede proroga per la presentazione delle osservazioni; esprime giudizio negativo sullo studio presentato; si chiede che venga espresso giudizio di compatibilità negativo; la sospensione del Decreto Burlando bis in attesa della chiusura della procedura di V.I.A. Si esprime giudizio negativo alle integrazioni allo studio di impatto ambientale.
2. Comune di Dormelletto (NO): esprime giudizio negativo sullo studio presentato. Le integrazioni allo S.I.A. sono inconsistenti e carenti dal punto di vista programmatico, territoriale, di impatto acustico ed atmosferico; si chiede che sul S.I.A. sia espresso giudizio di compatibilità ambientale negativo.
3. Comune di Inverio (NO); Comune di Veruno (NO); Città di Arona (NO); Comune di Borgo Ticino (NO); Città di Borgomanero (NO); Comune di Mezzomerico (NO); Comune di Varallo Pombia (NO); Comune di Bellinzago Novarese (NO); Comune di Suno (NO); Comune di Pombia (NO); Comune di Oleggio Castello (NO); Comune di Parruzzaro (NO); Comune di Marano Ticino (NO); Comune di Oleggio (NO); Comune di Galliate (NO); Comune di Gattico (NO); Comune di Comignago (NO); Comune di Canegrate (MI); osservazioni sul piano d'area di Varese. esprimono giudizio negativo sullo studio presentato; chiedono che sul S.I.A. venga espresso giudizio di compatibilità ambientale negativo; che non venga attuato il completamento del traffico da Linate; che si dia luogo ad una nuova procedura in conformità alla normativa comunitaria e nazionale vigente; che il disagio dell'aeroporto si riperquota solo là dove tale infrastruttura è stata concepita e condivisa.
4. Comune di Turbigo (MI); esprime giudizio negativo sullo studio presentato; si chiede la sospensione del Decreto Burlando bis in attesa della chiusura della procedura di V.I.A. L'ulteriore inquinamento atmosferico prodotto sia dal traffico aereo, sia dal traffico veicolare conseguente, si aggiunge all'attuale inquinamento che risulta già essere ai limiti dell'accettabilità.
5. Comune di Nerviano (MI): osservazioni sul piano d'area di Varese: si chiede il coinvolgimento dei Comuni nella pianificazione del territorio; che la regione Lombardia riveda le politiche dei trasporti.
6. Comune di Buscate (MI); esprime giudizio negativo sullo studio presentato; si chiede la sospensione del Decreto Burlando bis. Si chiede che sul S.I.A. e sulle relative integrazioni venga espresso giudizio di compatibilità ambientale negativo; si chiede che vengano riconsiderate le analisi relative al SIA Malpensa-Boffalora ed eventualmente del progetto autostradale; si chiede di predisporre un nuovo SIA con la metodologia richiamata nel rapporto del gruppo di lavoro Virginio Bettini dell'Istituto universitario di architettura Venezia; di sospendere il completamento del trasferimento dei voli da Linate a Malpensa; si allega la "Analisi critica allo studio di impatto ambientale di Malpensa 2000" (punto 58).
7. Comune di Castelletto Sopra Ticino (NO); esprime giudizio negativo sullo studio presentato;
8. Comune di Busto Garolfo (MI); osservazioni sul piano territoriale d'area Malpensa: le procedure di approvazione del Piano non sono state corrette; i rapporti tra il Piano e gli strumenti urbanistici dei Comuni sono dominati da un'incertezza di fondo; non risulta quale sia stato il livello di approfondimento e di studio rispetto alla necessità viabilistica della variante della S.S. 33 del Sempione; il Piano non calcola gli incroci delle infrastrutture del territorio e non è dotato di uno strumento di valutazione di impatto ambientale di sistema; la tratta ferroviaria FF.SS. Milano - Gallarate non è soggetto di riqualificazione; si chiede alla Regione Lombardia di rivedere le politiche dei trasporti.

9. Comune di Sesto Calende (VA); si denuncia e si chiede la sospensione della decisione di trasferire voli da Linate a Malpensa; si chiede di ordinare la predisposizione di un nuovo studio di impatto ambientale; esprime giudizio negativo sullo studio presentato. Si chiede che la Regione Lombardia, che ha il compito di coordinare le osservazioni al S.I.A., si faccia carico di sostenere la richiesta di sospensione del trasferimento dei voli da Linate a Malpensa come premessa indispensabile per una seria valutazione di impatto ambientale. Si chiede al Ministero dei Trasporti: di sospendere l'attuazione dei decreti che prevedono nuovi trasferimenti di voli su Malpensa; di dare attuazione al divieto dei voli notturni dalle ore 23.00 alle ore 6.00; il blocco del progetto di potenziamento dei trasporti merci "Cargo City"; di garantire il finanziamento anche per il Comune di Sesto Calende delle opere di mitigazione negli edifici sottoposti a maggiore pressione acustica; di predisporre, di concerto con le regioni interessate, di un diverso piano di utilizzo del sistema aeroportuale lombardo correttamente integrato con quello delle regioni limitrofe. Si chiede al Ministero dell'Ambiente: di ordinare alla SEA la predisposizione di un nuovo studio di impatto ambientale complessivo riferito alle nuove previsioni di traffico; di adeguare la normativa per rendere legittimo il principio della V.I.A. partecipato e autogestito. Al Presidente della Regione Lombardia: sostenere la richiesta di bloccare il trasferimento dei voli da Linate; di sottoporre il Piano Territoriale d'Area Malpensa a valutazione di impatto ambientale con la partecipazione degli enti locali interessati; di avviare l'indagine epidemiologica prevista e mai realizzata. A titolo di ulteriore osservazione si allega la "Analisi critica dello studio di impatto ambientale di Malpensa 2000 - fase A - screening (settembre 1999)" (punto 58).
10. Comune di Villa Cortese (MI); osservazioni sul Piano d'area Malpensa: si chiede il coinvolgimento dei Comuni nella pianificazione del territorio; che la regione Lombardia riveda le politiche dei trasporti.
11. Comune di Casorezzo (MI); osservazioni sul Piano d'area Malpensa: le procedure di approvazione del Piano non sono corrette; si chiede il coinvolgimento dei Comuni nella pianificazione del territorio; che la Regione Lombardia riveda le politiche dei trasporti.
12. Comune di Lonate Pozzolo (MI); si rinvia la discussione a quando l'Amministrazione Comunale avrà esaminato le integrazioni allo studio. Si chiede di rimodulare il traffico aereo di Malpensa nel sistema aeroportuale lombardo, si chiede l'attivazione di un sistema di monitoraggio che permetta di controllare il rispetto delle rotte e di sanzionare il mancato rispetto delle regole stabilite; si chiede di procedere con un attento monitoraggio dello stato di salute dei cittadini; si chiede di valutare la proposta di ruotare in senso orario la pista n.1 (35R); si chiede che si proceda al più presto all'approvazione del decreto applicativo del DPR sul traffico aereo notturno; definizione degli scenari futuri con simulazioni basate sul INM validato; si ritiene fondamentale una gestione unificata dei pozzi di Lonate - Fermo e dei pozzi Malpensa; si chiede la specializzazione delle piste; si chiede la riduzione del dimensionamento delle strutture previste ed in fase di realizzazione del traffico aereo merci; non viene considerato il problema indotto da incidenti di grave portata.
13. Comune di Golasecca (VA); si richiede la determinazione delle tipologie di aeromobili corrispondenti alle categorie A, B, C, D; l'individuazione della percentuale degli stessi sulle rotte proposte; maggiore precisione in merito all'utilizzo delle piste; precisazione in merito alla suddivisione dei "capitolo 2" sulle rotte proposte; l'allungamento a sud della pista 35L non dovrà consentire l'aumento del carico commerciale; si esprime giudizio negativo sullo studio presentato. Si chiede che sul S.I.A. del 02.07.99 e relative integrazioni venga espresso il giudizio di compatibilità ambientale negativo; si chiede che venga predisposto un nuovo S.I.A. la cui metodologia deve essere quella richiamata nello "Studio Bettini" finalmente esauriente, scientifica, rigorosa; si allega la relazione "Analisi critica dello Studio di Impatto Ambientale Malpensa 2000" recepita e fatta propria con deliberazione del Consiglio Comunale (punto 58). Si recepisce e si fa proprio il parere sullo S.I.A. elaborato dall'A.S.L. - Dipartimento di Prevenzione di Varese (punto 60).



Il Ministro dell' Ambiente

14. Comune di Vergiate (VA); esprime giudizio negativo sullo studio presentato; si chiede di rinviare i trasferimenti del traffico aereo al conseguimento di un effettivo controllo delle rotte e del relativo effetto acustico a terra e in seguito al completamento del Piano di protezione civile, relativo anche alle aree interessate dalle fasi di salita ed avvicinamento degli aeromobili. Si chiede che sul S.I.A. in questione, e sulle relative integrazioni, sia espresso giudizio di compatibilità negativo. A titolo di ulteriore osservazione si allega la "Analisi critica dello studio di impatto ambientale di Malpensa 2000 - fase A - screening (settembre 1999)" (punto 58).
15. Comune di Salerano Canavese (TO); ai nostri Consorzi è stato proibito di continuare a difendere le colture attraverso l'impiego di razzi antigrandine.
16. Comune di Pogliano Milanese (MI); osservazioni piano d'area Malpensa; si chiede che i Comuni vengano coinvolti nella pianificazione del territorio e fatti partecipi di un percorso programmatico e decisionale democratico e condiviso; che la Regione Lombardia riveda le politiche dei trasporti optando per un'alternativa di riqualificazione della rete stradale esistente e per un potenziamento dei sistemi di trasporto alternativi su rotaia.
17. Comune di Vizzola Ticino (VA); esprime giudizio negativo sullo studio presentato; si chiede che sul S.I.A. venga espresso giudizio di interlocutorio negativo. Si recepisce e si fa propria l'Analisi critica dello studio di impatto ambientale di Malpensa 2000, fase A - screening; dalle tavole dei tracciati radar delle rotte, contenute nel documento integrativo S.I.A. si evince la totale mancanza del rispetto delle rotte stabilite e che pertanto si chiede che determinate le rotte con il minor impatto possibile sulla popolazione nel rispetto della salute e dell'ambiente, siano effettivamente controllate e siano applicate sanzioni per le violazioni; si chiede che sul S.I.A. e sulle relative integrazioni venga espresso giudizio di compatibilità ambientale negativo; che venga predisposto un nuovo S.I.A. con la metodologia richiamata nel rapporto del gruppo di lavoro Virginio Bettini dell'Università di Venezia.
18. Comune di Vergiate (VA); si chiede che sul S.I.A. e sulle relative integrazioni venga espresso il giudizio di compatibilità ambientale negativo. Allega: Analisi critica dello studio di impatto ambientale di Malpensa 2000, fase A - screening: il QR programmatico non corrisponde alle reali esigenze di riferimento per l'aeroporto Hub di Malpensa 2000 (perimetri ristretti, programmi operativi largamente superati, scenari evolutivi sottostimati); il QR progettuale non è completo poiché non tiene conto della struttura aeroportuale nel suo complesso e delle opere necessarie al suo funzionamento; il QR ambientale descritto è largamente insufficiente vista la mancanza conoscitiva della situazione ambientale sia per lo stato ante 25.10.1998, che la situazione attuale. Queste premesse non permettono la definizione degli impatti in modo corretto e coerente sia per quanto riguarda gli impatti diretti, che quelli indiretti e cumulativi e tanto meno di quelli irreversibili. La procedura a tappe ipotizzata dal Ministero per lo sviluppo del SIA non permetterà di recuperare le mancanze conoscitive e di conseguenza non permetterà una visione complessiva degli impatti con la conseguente impossibilità di identificazione dei meccanismi che stanno alla base del processo di mitigazione e compensazione. Il modello partecipativo è da ritenersi insufficiente vista la larga reazione di movimenti di contestazione. Siamo dell'opinione che un'integrazione dello studio presentato non possa essere sufficiente per coprire le carenze identificate e pertanto si propone di rivedere interamente il S.I.A. (sia in chiave di processo, che di prodotto);
19. Città di Somma Lombardo (VA); si chiede che il Ministero dell'Ambiente, alla luce della "Analisi critica dello Studio di Impatto Ambientale di Malpensa 2000 - Fase A - screening (settembre 1999)", convochi un incontro con una rappresentanza dei Sindaci e del gruppo di lavoro che ha redatto l'Analisi Critica. Invio di una copia dell'analisi critica. Le integrazioni richieste dal Ministero dell'Ambiente fanno riferimento ad una situazione che si dà per scontata regolare, pur se superiore a quanto previsto dalla delibera della regione Lombardia del 1986 ed alla successiva V.I.A.; la situazione attuale è già non più sopportabile dalla popolazione residente nel nostro Comune, ma le integrazioni allo studio non tengono conto del differente livello di vita in quest'area prima del 25

MW
3/2

ottobre 1998 e quello di oggi; le leggerezze riscontrate nel primo documento sembrano essere anche in questa integrazione il filo conduttore dello studio. Si ribadisce la totale inaccettabilità dell'incremento dei movimenti aerei su cui si basa lo sviluppo di tutti gli scenari e la totale non condivisione della Relazione Romagnoli; si ribadisce la necessità di un'equa ripartizione del disagio acustico; si chiede che il Ministero dei Trasporti consegni urgentemente agli Enti Locali i nuovi elaborati di Modulo Uno correttivi degli errori evidenziati; che la Giunta Regionale della Lombardia rispetti il Parere negativo espresso all'unanimità dagli Enti Locali riunitisi in Conferenza di Concertazione il 18 ottobre 1999; che la Regione Lombardia porti a conoscenza degli Enti Locali interessati tutti gli studi elaborati sul problema Malpensa; che, vista l'ipotesi di decreto sui voli notturni, il decreto stesso non consenta deroghe, se non limitatamente ai voli di stato, sanitari e di emergenza.

20. Comune di Arsago Seprio (VA); si chiede che vengano rispettate le valutazioni del S.I.A. 1999 relativamente all'individuazione dei territori dei comuni limitrofi maggiormente esposti per quantità di popolazione, nonché le sue indicazioni circa le specializzazioni delle piste.
21. Quartiere Case Nuove Città di Somma Lombardo (VA); il consiglio di quartiere si riconosce pienamente nelle osservazioni del comune di Somma Lombardo; si osserva la scarsissima attenzione rivolta alla condizione ambientale del quartiere, citato solo marginalmente nei commenti dello S.I.A.; si evince che SEA considera ormai il quartiere parte integrante dell'area aeroportuale o, per usare una espressione, il terminal 3 di Malpensa; si rileva una grave incompatibilità tra Case Nuove ed aeroporto.
22. Comune di Robecchetto con Induno (MI); esprime giudizio negativo sullo studio presentato; si chiede la sospensione del Decreto Burlando bis.
23. Comune di Gallarate; esprime giudizio negativo sullo studio presentato.
24. Comune di Bogogno (NO); si chiede che sul S.I.A. e sulle relative integrazioni venga espresso giudizio di compatibilità ambientale negativo; si chiede un nuovo S.I.A. con la metodologia richiamata nel rapporto di lavoro V. Bettini dell'istituto universitario di Architettura di Venezia; si recepisce, si fa propria e si allega la "Analisi critica dello studio di impatto ambientale Malpensa 2000" (punto 58).
25. Comune di Veruno (NO), Comune di Oleggio (NO); si chiede che sul S.I.A. e sulle relative integrazioni venga espresso giudizio di compatibilità ambientale negativo; si chiede un nuovo S.I.A. con la metodologia richiamata nel rapporto di lavoro V. Bettini dell'istituto universitario di Architettura di Venezia; si recepisce, si fa propria e si allega la "Analisi critica dello studio di impatto ambientale Malpensa 2000" (punto 58).
26. Comune di Golasecca, Consigli Pastoralisti Parrocchiali di Arsago, Besnate, Cardano al Campo, Casorate Sempione, Femo, Golasecca, Lonate Pozzolo, Somma Lombardo, Vergiate; si invita i cristiani e tutti coloro che hanno a cuore un giusto equilibrio del territorio, a promuovere incontri per mettere a punto un pacchetto di obiettivi largamente condivisi.

Osservazioni di privati cittadini:

27. Sig. Norcini Giancarlo; nello studio di impatto ambientale ci sono scenari con specificate quantità e qualità di effetti inquinanti sia acustici che atmosferici calcolati senza che nessuno abbia fatto rilevamenti.
28. Sig. Luigi Mirata; chiede il blocco del trasferimento dei voli da Linate a Malpensa in attesa dei risultati della V.I.A.
29. Ing. Giacomo Ardizio; considerare il passeggero in transito come una sola persona induce a considerare un aeroporto di capacità inferiore a quella effettiva; è fuorviante esprimere la diffusione del rumore solo seguendo il parametro descrittivo "Lva"; è necessario procedere ad una adeguata valutazione del rischio da caduta aeromobile e prevedere le necessarie compensazioni; le simulazioni per la misurazione della velocità dell'aria sono affette da errore essenziale; occorre un modello matematico attendibile per prevedere gli effetti dello scarico aereo.



Il Ministro dell' Ambiente

30. Sig.ra Daniela Rinaldin del Tredici; lo studio di impatto ambientale non prevede decolli sulla rotta 45° est.
31. Sig. Luigi Bonavera (con firma di 22 comitati/associazioni); si chiede un incontro urgente con il Ministro dell' Ambiente.
32. Sig.ra Luisa Alioli; lo S.I.A. non valuta l'impatto negativo dell'aeroporto Malpensa 2000 e delle nuove rotte aeree sulla flora e sulla fauna dei territori di tutta la provincia di Varese; non esamina gli effetti dell'inquinamento acustico ed atmosferico su tutta la popolazione della provincia di Varese; la ricaduta dei materiali inquinanti non viene considerata; lo studio deve valutare tutto il traffico aereo presente nei cieli oltre quello prodotto dai voli di Malpensa 2000; lo studio deve rispettare il Piano Regolatore di Malpensa del 1985 che fissa a 12 milioni il tetto massimo di passeggeri dell'aeroporto; lo studio non può essere esaustivo.
33. Cittadini del comune di Sumirago (VA); si chiede di considerare l'altitudine del Comune in fase di ridefinizione delle rotte e della quota di sorvolo dei centri abitati.

Osservazioni di Comitati, associazioni e partiti:

34. Legambiente di Novara; informano della manifestazione del 4 luglio '99 contro Malpensa 2000.
35. Unione Comitati Comprensorio Malpensa; si chiede che sul S.I.A. venga espresso il giudizio di compatibilità ambientale negativo, o in sub ordine, il giudizio di compatibilità ambientale interlocutorio negativo.
36. Partito della Rifondazione Comunista, Federazione Provinciale di Varese; esprime giudizio negativo sullo studio presentato.
37. Comitato Ferno 2000; esprime giudizio negativo sullo studio presentato.
38. Comitato contro le radiofrequenze nocive, Cassano Magnago (VA); si chiede di risolvere il problema dei campi elettromagnetici all'interno ed all'esterno del sedime aeroportuale.
39. Comitato per la difesa dei Cittadini dalle inondazioni, Cassano Magnago (VA); si chiede di risolvere il problema dello spagliamento delle acque del Rile e del Tenore; le opere di smaltimento delle acque meteoriche del Rile stravolgono le precedenti condizioni idrauliche delle vasche di disperdimento.
40. Coordinamento per il controllo e la revisione del Progetto Malpensa c/o WWF di Gallarate; esprime giudizio negativo sullo studio presentato.
41. Comitati di Somma Lombardo e Golasecca (VA); si chiede la sospensione del Decreto Burlando bis. Vivere a Coarezza (VA); si chiede che prima di attuare qualsiasi aumento del traffico aereo venga effettuato un nuovo e più approfondito studio del rumore tramite rilevazioni sul territorio; si chiede la sospensione del Decreto Burlando bis. Analizzando il nuovo studio presentato dalla SEA ad integrazione del precedente, si può rilevare come il problema dell'inquinamento acustico risulti ampiamente sottostimato.
42. Partito dei Comunisti Italiani Gallarate; esprime giudizio negativo sullo studio presentato.
43. Centro Studi Traffico (MI); per la valutazione dell'impatto acustico non si può trascurare la differenza tra il livello di rumore dell'evento sonoro ed il livello di rumore di fondo.
44. Consorzi di Bonifica del Medio Canavese, di Lessolo, di Cossano;
45. Politecnico di Milano; in relazione alla notevole quantità di inquinanti precursori alla produzione di ossidanti fotochimici ed aerosoli, e alla non linearità ed articolazione dei processi chimico-fisici, risulta opportuno considerare per la valutazione di impatto ambientale una integrazione delle attività di Modelling e Monitoring; il modello Dimula utilizzato non calcola le concentrazioni degli inquinanti detti secondari; non vengono presi in considerazione i particolati.
46. Comitato Vivere a Lonate; esprime giudizio negativo sullo studio presentato.
47. Comitato dei Comuni del Castanese; esprime giudizio negativo sullo studio presentato; il Decreto Burlando bis, in attesa della chiusura della procedura di V.I.A., deve essere sospeso.

*HMV
BR*

48. Comitato sopravvivere a Somma; si chiede il blocco di ogni aumento del traffico aeroportuale eccedente i limiti stabiliti dalla delibera Regione Lombardia n. IV/274 del 03.06.86 ed immediata ed equa ripartizione delle rotte e dei disagi estesa a tutti i Comuni del comprensorio; si chiede la revoca del Decreto Burlando; la rapida realizzazione di una seria valutazione di impatto ambientale; il divieto dei voli notturni dalle 22.00 alle 07.00; il blocco immediato della Cargo City; l'osservanza delle procedure anti-rumore, con pesante sanzionamento per i trasgressori; la realizzazione di un serio monitoraggio da parte delle A.S.L. delle patologie insorgenti; la riapertura della discussione dell'intero progetto "Malpensa 2000" riconsiderando tutto il sistema aeroportuale del nord Italia
49. Unione Comitati Comprensorio Malpensa per la tutela della salute e dell'ambiente; si chiede che sul S.I.A. e sulle relative integrazioni venga espresso giudizio di compatibilità ambientale negativo; si allega la "Analisi critica dello studio di impatto ambientale Malpensa 2000" (punto 58).
50. Comitato Sommesse Malpensa 2000; non sono stati adottati i criteri di valutazione previsti dalla direttiva Europea n. 97/11; per il traffico aereo non esiste uno scenario di massima capacità e non vi è una suddivisione chiara del tipo di traffico; per il traffico veicolare non sono previsti scenari evolutivi che tengano conto dell'incremento che potrà generare lo sviluppo dell'aeroporto; per quanto riguarda il rumore non vengono considerati gli impatti cumulativi all'esterno del sedime aeroportuale; le zone considerate per l'indagine dell'inquinamento atmosferico sono troppo ristrette; l'analisi del rischio è completa unicamente per il sedime aeroportuale; non sono previsti scenari alternativi per la mitigazione dei vari impatti sul territorio:
51. Coordinamento dei Comuni del Castanese; lo studio di impatto presenta carenze ed inadeguatezze; il Decreto Burlando bis, in attesa della chiusura della procedura di V.I.A. deve essere sospeso.
52. Comitato Malpensa 2000 di Arsago Seprio; esprime giudizio negativo sullo studio presentato.
53. Uni.Co.Mal. di Gallarate; si chiede che venga espresso un giudizio di compatibilità ambientale interlocutorio negativo per carenza della documentazione presentata. Si ritiene la Regione Lombardia inadempiente.
54. Legambiente Lombardia e Piemonte; esprime giudizio negativo sullo studio presentato.
55. Comitato di Coordinamento Comuni Consorzio Urbanistico Volontario Malpensa; richiesta di incontro con oggetto il Decreto sul traffico aereo notturno.
56. C.Oves.T. Comitato Ovest Ticino; esprime giudizio negativo sulle integrazioni allo S.I.A.; si chiede che sul S.I.A. venga espresso giudizio di compatibilità ambientale negativo.
57. Comitato Turbighese contro l'inquinamento acustico ed atmosferico di Malpensa;
58. Pro loco Arsago Seprio; lo studio non considera che l'incremento del traffico aereo si aggiungerà alle problematiche già esistenti sul territorio; manca un monitoraggio di tutta la zona interessata; lo studio trascura la situazione idrogeologica precaria che caratterizza la zona a nord dell'aeroporto; viene messo in secondo piano l'impatto che lo sviluppo dello scalo comporterebbe per la produzione e dello smaltimento dei rifiuti; è inesistente un'analisi della flora e della fauna.
59. Medicina Democratica; chiede proroga per la presentazione delle osservazioni.
60. Legambiente di Lodi; lo studio non prende in considerazione le conseguenze ambientali sui Comuni del Piemonte e del nord milanese; non si prevede il traffico merci con atterraggi e decolli di aerei cargo, così come le infrastrutture connesse ed il traffico indotto; le conseguenze sul rumore e l'inquinamento atmosferico vengono valutate alla luce del vecchio rapporto dello studio Batelle; non vengono considerate le conseguenze sulle infrastrutture di trasporto del trasferimento da Linate di circa 5 milioni di passeggeri all'anno; non vengono analizzate le conseguenze sul fiume Ticino, sulla flora e sulla fauna del confinante parco del Ticino; le misure di mitigazione non comprendono limiti sui voli giornalieri, limitazione in fasce orarie dei voli, trasferimento degli abitanti, insonorizzazione degli edifici.
61. C.Oves.T. (Comitato Ovest Ticino); osservazioni sul piano d'area di Varese. esprime giudizio negativo sullo studio presentato; chiedono che sul S.I.A. venga espresso giudizio di compatibilità



Il Ministro dell' Ambiente

ambientale negativo; che non venga attuato il completamento del traffico da Linate; che si dia luogo ad una nuova procedura in conformità alla normativa comunitaria e nazionale vigente; che il disagio dell'aeroporto si ripercuota solo là dove tale infrastruttura è stata concepita e condivisa.

Osservazioni di altre Amministrazioni, Enti e Università:

62. Provincia di Novara; impatto acustico: la Commissione Tecnica deve proseguire i suoi lavori estendendo la simulazione anche al territorio novarese, con avvertenza che esso non è zona aeroportuale e quindi le misure debbono essere espresse in Leq; anche per il novarese debbono essere simulati scenari conseguenti a diversificazioni di rotte, nel tempo e nello spazio, e di procedure di decollo che portino a risultati conformi ai limiti di legge e rispettosi delle zonizzazioni acustiche dei singoli Comuni; in mancanza di tali risultanze, così come del completamento della procedura di V.I.A., non si ritiene possa essere dato corso all'ulteriore trasferimento dei voli da Linate a Malpensa; si chiede la presentazione di un nuovo S.I.A. che sia comprensiva dell'Ovest Ticino Novarese con particolare riguardo, oltre che agli abitati ed al Parco, anche agli insediamenti sanitari, tra i quali il Centro Clinico di Veruno; le stime sul traffico aeroportuale non sono correttamente dimensionate. Esprime giudizio negativo sulle integrazioni presentate; il trasferimento dei voli da Linate a Malpensa deve essere sospeso e subordinato alla conclusione della procedura di V.I.A. ed alle risultanze della "Commissione inquinamento acustico Malpensa".
63. Consorzio Parco Lombardo della Valle del Ticino; esprime giudizio negativo sullo studio presentato; si chiede che, in attesa del nuovo studio conforme alla normativa vigente, il previsto trasferimento di voli da Linate a Malpensa venga sospeso. Si confermano sia le osservazioni trasmesse agli organi competenti, che la richiesta, al Ministero dell'Ambiente, di notificare al proponente la non rispondenza tra la documentazione presentata e quella prevista dalla normativa vigente ed anche l'inadeguato utilizzo dei metodi di analisi e valutazione, formulando di conseguenza la richiesta di ripresentazione dello S.I.A. stesso in forma idonea; l'avvio delle procedure di V.I.A. dovrebbe quindi considerarsi inefficace e i termini iniziali dell'iter scatterebbero nuovamente dalla data di deposito del nuovo S.I.A.; si chiede che in attesa della nuova documentazione, redatta nella formulazione come sopra richiesta, il previsto trasferimento di voli da Linate a Malpensa venga sospeso.
64. Ente di Gestione del Parco del Ticino; lo studio è totalmente carente riguardo la valutazione degli impatti sull'ambiente; si chiede che in attesa della nuova documentazione sia sospeso il trasferimento di voli da Linate a Malpensa.
65. Prefettura di Novara; si evidenzia la necessità di procedere ad una più equa redistribuzione del traffico aereo; ad una integrazione della V.I.A. in modo da ricomprendere anche il territorio novarese; la simulazione per la rilevazione dell'impatto acustico sia estesa ai Comuni della provincia limitrofi allo scalo aeroportuale con le misurazioni Leq; si richiede la presenza di rappresentanti istituzionali regionali all'interno del Consiglio di Amministrazione della SEA. Manifestazione organizzata dal Comitato Spontaneo Ovest Ticino (C.Oves.T.) a sostegno delle istanze relative all'equa ripartizione delle rotte Malpensa e problematiche di carattere ambientale.
66. Azienda Sanitaria Locale (A.S.L.) della Provincia di Milano n.1; si devono porre al centro dell'attenzione i seguenti problemi: riflessi sanitari degli aspetti dell'immediato degrado ambientale correlati con l'esercizio dell'aerostazione; riflessi delle opere infrastrutturali e opere di compensazione ambientale previste dal piano di sviluppo dell'area; il quadro delle prospettive di sviluppo territoriale indotto e l'evoluzione socio-sanitaria nel quadrante ovest della provincia di Milano.
67. Politecnico di Milano Dipartimento di Energetica; nelle integrazioni allo S.I.A. si riscontrano carenze per quanto concerne i seguenti aspetti: emissioni a terra e in volo, rilascio occasionale di carburante in volo, impatto acustico, simulazioni con EDMS.
68. A.S.L. - Azienda Sanitaria Locale della Provincia di Varese - Dipartimento di Prevenzione; esprime giudizio negativo sullo studio presentato (02.07.99); uno studio di impatto ambientale di un'opera già esistente dovrebbe dare un quadro preciso e dettagliato dei possibili impatti avendo verificato i risultati

MRU
BFA

dei modelli previsionali con dati sperimentali; la procedura seguita ha privato il decisore della possibilità di esprimersi in merito a scenari alternativi; pertanto si ritiene che tutte le successive fasi dello sviluppo di Malpensa debbano essere necessariamente precedute dalla valutazione di impatto ambientale ed ogni singola opera coerentemente inserita nel quadro d'insieme.

69. Presidente della Provincia di Novara Maurizio Pagani; ribadisce che il trasferimento dei voli da Linate a Malpensa deve attuarsi dopo la conclusione della procedura di V.I.A.
70. Parco del Ticino; si chiede che lo studio di impatto ambientale venga ritirato e che venga presentato un S.I.A. elaborato in modo conforme alla normativa vigente in materia; in attesa della nuova documentazione si chiede che il trasferimento dei voli da Linate a Malpensa venga sospeso.

CONSIDERATA la nota della Regione Lombardia del 29 ottobre 1999, pervenuta il 29 ottobre 1999, nella quale si evidenzia che:

- 1) lo studio di impatto ambientale presenta elementi non sufficientemente approfonditi ed altri che devono essere opportunamente completati, e che, in coerenza con la valenza programmatica prioritaria attribuita dalla Regione Lombardia allo sviluppo dell'aeroporto quale scalo intercontinentale "Hub" sia necessario prevedere misure di vario ordine per garantire la compatibilità ambientale dell'aeroporto in relazione ai nuovi livelli di traffico esaminati dallo studio;
- 2) di individuare, ai fini di cui al precedente punto 1 le seguenti proposte:

Rumore:

- ridefinizione, adeguamento e ampliamento del sistema di acquisizione dati relativamente ai livelli di rumore ed alle traiettorie percorse dagli aeromobili e alla elaborazione di tali dati;
- definizione e pubblicizzazione di un sistema di elaborazione dati e gestione del codice previsionale di calcolo per la stima dei livelli di rumore generati al suolo dalle attività aeroportuali;

inquinamento atmosferico:

- integrazione, sviluppo e validazione dello studio modellistico con campagne di misura ad hoc;
- utilizzazione di modelli in grado di valutare sia le fonti emissive generate dalle attività aeroportuali sia l'effetto derivanti dalla presenza di altre significative fonti nell'intorno (es. centrale ENEL di Turbigo);
- ridefinizione, adeguamento e ampliamento della rete delle postazioni di misura, congruente con il piano regionale della qualità dell'aria;

salute pubblica e rischio:

- sviluppo ed approfondimento della componente salute pubblica con riferimento al contenuto del D.P.C.M. 27.12.1988, e con attenzione alle situazioni insediative particolarmente sensibili e alla eventuale esposizione combinata a più fattori di rischio;
- verifica e revisione del piano di emergenza esterno dell'aeroporto;

infrastrutture di collegamento:

- valutazione dell'impatto acustico determinato dagli interventi di potenziamento della A8, che hanno comportato un arretramento, nella direzione delle abitazioni, delle opere di mitigazione e conseguentemente individuare ulteriori interventi di bonifica;
- individuazione degli interventi per il contenimento della rumorosità nei tratti urbani delle restanti arterie oggetto di incremento del traffico;

ciclo dell'acqua:

- aggiornamento dello studio Piano dell'Acqua per il Progetto Malpensa 2000, che risale al 1990;
- realizzazione della rete di pozzi di controllo già prevista nel citato piano, presentazione del progetto di adeguamento degli scarichi idrici del Terminal 2, riesame delle modalità di smaltimento delle acque meteoriche del relativo piazzale e delle piste, con particolare riferimento alle pratiche di deicing e desnowing, collettamento degli scarichi stessi al depuratore consortile di S. Antonino;

MLW
CB A



Il Ministro dell' Ambiente

misure di mitigazione e compensazione:

Rumore:

- *definizione di procedure e rotte che, pur nel rispetto dei requisiti di sicurezza dei voli, riducano al minimo il sorvolo a bassa quota dei centri abitati e l'entità della popolazione interessata;*
- *messa a punto delle azioni di controllo del rumore aeroportuale alla luce delle disposizioni contenute nei d.m. 31 ottobre 1997 e 20 maggio 1999 e nel D.P.R. 11 dicembre 1997 n. 496;*
- *ridefinizione della flotta aerea che interessa l'aeroporto di Malpensa tramite l'eliminazione anticipata ai primi mesi del 2000, degli aeromobili più rumorosi (Capitolo 2 Annesso 16 ICAO);*
- *applicazione delle disposizioni relative alle Commissioni aeroportuali contenute nei decreti attuativi della Legge 447/95;*
- *limitazione nell'utilizzo dell'aeroporto con la chiusura per i voli nel periodo notturno;*
- *sollecita predisposizione delle curve isofoniche con applicazione dell'indice L_{VA} così come previsto dal DM 31 ottobre 1997;*

interventi di insonorizzazione e delocalizzazione:

- *redazione dei piani di zonizzazione acustica di ogni comune interessato dall'attività aeroportuale, anche attraverso il concorso economico del proponente SEA;*
- *realizzare interventi di insonorizzazione di edifici pubblici e di pubblico interesse;*
- *favorire il trasferimento di insediamenti residenziali mediante le due fasi già individuate: a) trasferimento dei residenti che presentano particolari condizioni di disagio; b) ulteriori provvedimenti legati all'assetto finale delle rotte e alla pronuncia di compatibilità ambientale da parte del Ministero dell'Ambiente;*

riqualificazione ambientale paesistica:

- *mantenimento e/o realizzazione di una fascia di protezione forestale dell'intorno dell'aeroporto, tale da contenere rumori, polveri ed inquinanti derivanti dall'attività dello scalo costituendo una sorta di "filtro" perimetrale, con particolare riferimento alle aree indicativamente riportate con le sigle da a1) ad a8) nel capitolo 8.3.3 della Relazione istruttoria, fermo restando le previsioni contenute nel PTA approvato con la L.R. 12.04.1999, n. 10 relative a tali aree;*
- *mantenimento dei corridoi ecologici tra i boschi posti a sud-ovest e nord del sistema aeroportuale e delle foreste perifluviali situati nella Valle del Ticino;*
- *attivazione di un sistema di misure di compensazione indicate con le lettere da c1) a c5 nel capitolo 8.3.3 della Relazione istruttoria;*

attivazione e potenziamento dei sistemi di monitoraggio:

Rumore:

- *ridefinizione e potenziamento di un sistema unitario di monitoraggio del rumore sulla base dei criteri del capitolo 8.4.1 della Relazione istruttoria;*
- *attivazione di un sistema per tempestiva informazione degli enti locali sull'applicazione delle disposizioni amministrative adottate dall'autorità aeroportuale ai fini del controllo del rumore;*

qualità dell'aria:

- *ridefinizione e potenziamento di un sistema unitario di monitoraggio della qualità dell'aria sulla base dei criteri del capitolo 8.4.2 della Relazione istruttoria;*

3) *di richiedere al Ministero dell'Ambiente al fine di garantire l'ottemperanza alle condizioni di cui ai punti precedenti, che la definizione delle modalità di applicazione delle stesse avvenga in via prioritaria, anche attraverso la definizione di un apposito accordo procedimentale, con l'individuazione dei soggetti incaricati, dei relativi compiti, dei tempi previsti, delle garanzie da prevedere, onde consentire un pieno controllo delle diverse fasi applicative;*

4) *di prendere atto delle conclusioni della "Conferenza di concertazione del parere degli Enti locali";*

WZU
ABK

CONSIDERATA la nota della Regione Piemonte del 26 ottobre 1999, pervenuta il 29 ottobre 1999, nella quale si evidenzia:

- di ritenere non compatibile, ai sensi e per gli effetti dell'art. 6 della legge 349/86, il potenziamento dell'aeroporto di Malpensa, sottolineando che lo studio stesso risulta in contrasto con la normativa in materia di VIA ed evidenziando che già nell'approccio metodologico complessivo dimostra una netta sottostima della effettiva portata dell'inevitabile impatto ambientale, connesso con la trasformazione in Hub dell'aeroporto di Malpensa;
- di richiedere, in ogni caso, la predisposizione urgente di adeguate misure di mitigazione, stante l'attuale situazione di notevole impatto e di assumere una posizione nettamente contraria a qualsiasi ulteriore potenziamento dell'attuale movimentazione all'interno del sistema aeroportuale di Malpensa;
- di richiedere nel contempo una sostanziale riduzione dei movimenti aerei già presenti in Piemonte, fermo restando che i decolli siano effettuati secondo le direzioni di destinazione degli aeromobili e comunque in misura inferiore al 50% nella direzione ovest;
- di riservarsi ogni azione di tutela delle popolazioni e del territorio piemontesi;

CONSIDERATO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali del 10 novembre 1999, pervenuto in data 10 novembre 1999, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- nel merito la Soprintendenza per i beni Ambientali e Architettonici di Milano, Bergamo, Como, Pavia, Sondrio, Varese, Lecco e Lodi, espressasi con nota n. 10655 del 23 luglio 1999, ha ritenuto che le proposte formulate, per quanto concerne la sola tutela paesistica dell'area ricadente nel Parco Regionale del Ticino, siano approvabili, essendo gli interventi previsti, in particolare quelli edilizi, limitati all'area interna dello scalo aeroportuale già occupata dalle strutture di servizio in tutto o in parte già realizzate;
- la Soprintendenza Archeologica della Lombardia, considerato che nelle aree in questione si potrebbe verificare la presenza di resti legati a ville rustiche, necropoli e insediamenti rurali romani o necropoli dell'età del Bronzo Finale, con nota n. 7898 del 9 agosto 1999, ha espresso una valutazione preliminare favorevole alle opere in progetto a condizione che, in analogia e continuità con l'impianto principale, sia previsto un attento controllo in corso d'opera per scavi e scotichi, in particolare in corrispondenza del punto 20 della fig. 3.39 (come da planimetria relativa ad ampliamento caserma Guardia di Finanza);
- resta comunque salvo l'obbligo di ottemperare alle disposizioni della vigente legge di tutela 1089/1939 che prevede, in caso di rinvenimenti archeologici fortuiti, l'immediata sospensione dei lavori e la tempestiva comunicazione alla Soprintendenza Archeologica competente per territorio;

CONSIDERATO che la Commissione nazionale per le Valutazioni di Impatto Ambientale nel proprio parere ha preso atto che:

- la documentazione tecnica trasmessa consiste nell'individuazione degli impatti generati dall'incremento di traffico al di sopra della soglia di 12 milioni di passeggeri/anno a suo tempo stabilita dal Piano Regolatore Aeroportuale 1986, e valutata nell'ambito della procedura pilota regionale (Nucleo Pilota VIA Regione Lombardia) sulla base dello Studio di Impatto Ambientale elaborato nel 1987;
- secondo la documentazione fornita le previsioni del Piano Regolatore Aeroportuale del 1987, che prevedevano un sviluppo massimo al 2005 del traffico quantificabile in 12.000.000 di passeggeri/anno e in circa 300 movimenti/giorno, risultano ampiamente superate dalla trasformazione del progetto stabilita nel Consiglio dei Primi Ministri della Comunità Europea del 1994 ad Essen, nel corso del quale a Malpensa viene riconosciuto un ruolo strategico per lo sviluppo europeo e il progetto viene riconosciuto



Il Ministro dell' Ambiente

come uno dei 14 progetti prioritari del Trans European Network. Ciò ha significato un impulso alle prospettive di sviluppo del traffico essendo il ruolo di Malpensa passato da importante aeroporto internazionale ed intercontinentale ad aeroporto Hub del sud-Europa, ovvero aeroporto di connessione e smistamento del traffico. Conseguentemente la trasformazione del ruolo dell'aeroporto di Malpensa ha evidenziato, al momento della presentazione dello studio di impatto ambientale e del progetto, una situazione diversa e modificata rispetto a quella precedentemente valutata ed assentita (Piano Regolatore Aeroportuale del 1985), in quanto all'apertura dello scalo Hub di Malpensa (25 ottobre 1998) i movimenti aerei già a quella data risultano aumentati del 220% rispetto al gennaio dello stesso anno. La Commissione ha dovuto pertanto tener conto di un traffico quantitativamente e qualitativamente assai diverso da quello ipotizzato e valutato nel Piano Regolatore del 1987;

CONSIDERATO che la Commissione nazionale per le Valutazioni di Impatto Ambientale nel proprio parere ha **osservato che:**

- la quota di traffico prevista a Malpensa, corrispondeva, nello studio di impatto ambientale del 1987, ad un numero di movimenti aerei giornalieri pari a circa 300, che risultano equivalenti ai movimenti giorno *ante operam* nello studio 1999 (lo Studio di impatto ambientale del 1987 definiva il *typical noisy day* al 1999 pari a 294 movimenti/giorno, mentre lo studio di impatto ambientale 1999 quantifica 276 movimenti/giorno a Malpensa prima del trasferimento voli da Linate, agosto 1998);
- in termini di movimenti aerei giornalieri, il completamento del trasferimento dei voli da Linate a Malpensa si traduce, secondo lo stesso studio di impatto ambientale in un incremento degli stessi da 804 a 944 nel giorno di punta (*busy day*). Sempre secondo lo studio a valle del primo trasferimento i passeggeri annuali assommerebbero a 16,5 milioni di cui 5,5 in transito. E' stato rilevato dalla Commissione e dalle regioni interessate (Piemonte e Lombardia) come tale situazione configurasse, di fatto, l'avvenuto superamento della soglia concordata prima della pronuncia di compatibilità ambientale. Il proponente in proposito rilevava come tale incremento fosse determinato dai passeggeri in transito, che rappresentano il plus di traffico a sua volta determinato dalla scelta di trasformare Malpensa da aeroporto *Point to point* (come previsto dal PRA '86) in aeroporto *Hub*;
- la decisione di trasformare il progetto Malpensa da aeroporto intercontinentale *point to point* ad aeroporto *Hub* rappresenta un fattore determinante per il notevole incremento del traffico aereo, e conseguentemente degli impatti territoriali del progetto, con riferimento sia alla situazione attuale (804 movimenti/giorno) che alla ipotizzata situazione futura di breve (944 movimenti/giorno) e di più lungo termine (oggetto della VIA di seconda fase). Quella decisione, dunque, doveva e poteva configurarsi quale modifica sostanziale del progetto valutato nel 1987, e come tale dare avvio ad una nuova procedura di VIA ex art. 6 l. 349/86, atteso che quando fu presa (1994) la procedura era già operante da sette anni;
- con il primo trasferimento dei voli da Linate sono già state superati i livelli di traffico medio e di punta previsti dal PR aeroportuale dal 1987. Prendendo come riferimento il dato gennaio 1998, il traffico mensile risulta aumentato del 220% già nell'ottobre stesso anno, del 560% nel novembre e del 577% nel gennaio 1999. Le previsioni contenute nelle integrazioni allo Studio di Impatto Ambientale determinano per il gennaio 2000 un incremento, sempre su base gennaio 1998, dell'824% dei movimenti mensili e medi giornalieri;

CONSIDERATO che la Commissione nazionale per le Valutazioni di Impatto Ambientale nel proprio parere ha **valutato che:**

- lo studio di impatto ambientale appare, in termini assoluti (con riferimento alle dimensioni dell'intervento ed alla sua risonanza) e comparativi (con riferimento a studi di recente presentati alla Commissione aventi per oggetto aeroporti con traffici giornalieri dell'ordine delle decine di movimenti) complessivamente inadeguato. La trattazione degli impatti più rilevanti (primo fra tutti l'inquinamento

acustico, ma anche l'inquinamento atmosferico) è basata su procedure automatizzate standard, non calibrate alla specifica realtà dell'aeroporto di Malpensa e del suo ambito territoriale di riferimento. Le obiezioni in tal senso avanzate con la prima richiesta di integrazioni hanno sortito effetti modesti, essendosi concretizzate in qualche ulteriore elaborazione ma, soprattutto, nel riferirsi ad altri studi ed altre campagne di indagine in essere, a cominciare dagli esiti del lavoro svolto dalla della Commissione Inquinamento Acustico Malpensa, resi disponibili in data 8 ottobre 1999.

Per quanto riguarda in particolare l'inquinamento acustico, gli elementi di carenza rilevati derivano:

- dalla limitazione dell'ambito di interesse alla cosiddetta fascia di pertinenza aeroportuale (DM 31 ottobre 1997), trascurando il contributo che, al di fuori di detta fascia, le attività aeroportuali determinano con riferimento ai valori limite di immissione (All. 3, DPCM 14 novembre 1997);
- dalla mancata caratterizzazione del clima sonoro *ante operam* nel territorio coinvolto dal progetto;
- dalla limitata ricerca di scenari di riduzione dell'impatto (che viene complessivamente sottovalutato);
- dalla già segnalata genericità del modello utilizzato, laddove questo è stato applicato senza alcun processo di taratura e calibrazione alle rotte "teoriche";
- i documenti consentono un riscontro oggettivo, rispetto alla situazione precedente all'attuazione della prima fase dei DM 46T del 5 luglio 1996 e DM 101T del 9 ottobre 1998, del forte ed improvviso aumento delle sorgenti di rumore (i movimenti di aeromobili) gravanti sul territorio in esame: nell'arco di un solo mese si è infatti passati dai 157 movimenti aerei medi giornalieri del settembre 1998 ai 512 movimenti medi giornalieri del novembre 1998, con un incremento di oltre il 200%. Tale improvviso incremento del numero dei voli ha determinato un peggioramento del clima acustico, sulla base delle rotte adottate, sia per il territorio lombardo che per quello piemontese, creando situazioni di forte disagio nelle popolazioni locali, destinato ad aumentare a fronte dell'eventuale attuazione della seconda fase del trasferimento dei voli da Linate a Malpensa in attuazione dei DM 46T del 5 luglio 1996 e DM 101T del 9 ottobre 1998;
- la stima operata dal SIA della popolazione esposta a livelli sonori critici evidenzia, nella situazione attuale, la presenza di 5.453 residenti all'interno del perimetro delimitato dall'isofona L_{va} 60 dBA; di questi 827 risiederebbero nella fascia delimitata dalle isofone L_{va} 65 e 75 dBA e quindi in area incompatibile con le attività residenziali. Con il completamento del trasferimento dei voli da Linate (passaggio da 804 voli/giorno a 944 voli/giorno) la popolazione residente all'interno del perimetro definito dalla isofona L_{va} 60 passerebbe a 6.311 unità, di cui 1069 nella fascia compresa fra le isofone L_{va} 65 e i 75 dBA;
- secondo i dati riportati nello Studio elaborato per conto della Commissione Inquinamento Acustico Malpensa (D.M. 39T del 22 marzo 1999) dalla Società Modulo Uno con il medesimo modello previsionale, tarato con riferimento alla specifica situazione di Malpensa, al completamento del trasferimento dei voli da Linate, sarebbero 7.710 i residenti all'interno del perimetro delimitato dall'isofona L_{va} 60 dBA; di questi 2.154, ovvero oltre il doppio di quanto stimato dallo SIA, risiederebbero nella fascia delimitata dalle isofone L_{va} 65 e 75 dBA.
- peraltro lo stesso documento della Commissione Inquinamento Acustico Malpensa evidenzia la possibilità di ridurre in maniera consistente l'entità della popolazione esposta ai livelli critici modificando l'esercizio aeroportuale. Le prime stime elaborate, ad esempio, definiscono uno scenario nel quale, intervenendo sulla quota di riduzione della spinta, sull'uso alternato delle piste e sulle radiali d'uscita, nonché spostando nel periodo diurno i voli notturni, la popolazione residente all'interno del perimetro delimitato dall'isofona L_{va} 60 dBA si riduce a 4613 persone, di cui 644 nella fascia delimitata dalle isofone L_{va} 65 e 75 dBA. Si può senz'altro ritenere che agendo più incisivamente sulle regole per l'esercizio aeroportuale sia possibile conseguire ulteriori riduzioni;
- l'impatto acustico dell'aeroporto non può comunque essere limitato, come viceversa assume lo Studio di Impatto ambientale pubblicato, alle sole aree comprese fra le isofone L_{va} 60 e 75 dBA, in quanto la percezione degli eventi sonori determinati dalle operazioni di volo assume rilevanza e significatività su



Il Ministro dell'Ambiente

- aree molto più ampie nelle quali il rumore aeroportuale contribuisce in modo sostanziale, secondo le evidenze presentate nello Studio di Impatto Ambientale, al clima acustico complessivo;
- ad oggi non risultano implementate ed operative quelle misure (gestionali, di controllo, fiscali, ecc.) normalmente adottate nei principali aeroporti, che consentono, a parità di traffico, di minimizzare l'impatto sonoro e la sua distribuzione territoriale;
 - l'unica misura gestionale dichiarata come funzionale alla riduzione dell'impatto acustico aeroportuale, ovvero la specializzazione delle piste (P1 per atterraggi, P2 per decolli) risulta sistematicamente disattesa sulla base di esigenze di ottimizzazione della capacità aeroportuale valutate in tempo reale dalla torre di controllo. Ciò significa (e lo si è constatato durante il sopralluogo del 8 ottobre u.s., che gli aeromobili in atterraggio inizialmente allineati sulla pista P1 vengono dirottati sulla rotta allineata per pista P2 a pochi chilometri di distanza dall'aeroporto, qualora questa risulti libera da aeromobili in decollo (che a loro volta vengono spesso indirizzati alla P1), determinando oltretutto un ulteriore impatto sonoro laddove, per modificare la rotta di avvicinamento, i piloti devono dare potenza al mezzo;
 - l'individuazione dei recettori sensibili esposti al rumore aeroportuale, assente nello Studio di Impatto Ambientale pubblicato nel giugno 1999 e pertanto, specificamente richiesta con le integrazioni, è limitata ad una generica elencazione di Scuole/Asili, Attrezzature comunali/Sociali ed Ospedali/Ambulatori/Cliniche genericamente definiti, e non puntualmente elencati in relazione alle specifiche caratteristiche e modalità d'uso. La tavola 3.10 (a, b) allegata alle integrazioni del settembre 1999 evidenzia recettori sensibili rappresentati secondo cinque tipologie (scuole, servizi pubblici, ospedali e poliambulatori, case di riposo, servizi sociali) ai quali sono sovrapposte le isofone relative al contributo aeroportuale al rumore ambientale (Leq). Secondo tale elaborato, nella fascia delimitata dall'isofona Leq 65 dBA risulterebbe essere presente un recettore appartenente alla tipologia "servizi sociali", mentre nella fascia compresa fra le isofone Leq 60 - 65 dBA sarebbero presenti quattro scuole. Altre quattro scuole risultano infine presenti nella fascia compresa fra le isofone Leq 55 - 60 dBA. Le integrazioni allo SIA non contengono alcuna altra informazione utile a caratterizzare i recettori individuati sulla tavola, né alcuna indicazione circa le misure da adottare per garantire il rispetto degli adeguati valori limite di immissione sonora;

CONSIDERATO inoltre che la definizione di criteri generali e la varie fasi di realizzazione dei programmi di minimizzazione e compensazione degli impatti residui a valle di tutti gli interventi di riduzione dell'impatto, dovrà assicurare in ogni caso la delocalizzazione delle residenze incompatibili e dei recettori sensibili, in particolare gli edifici scolastici, gli ospedali, case di riposo e di cura;

CONSIDERATO che in conclusione la Commissione nazionale per le Valutazioni dell'Impatto Ambientale ha espresso il parere che l'ulteriore incremento del traffico aeroportuale determinato dal completamento del trasferimento dei voli da Linate a Malpensa, aggravando ulteriormente una situazione che già oggi presenta evidenti elementi di incompatibilità non può, allo stato, essere considerata ambientalmente compatibile;

PRESO ATTO che lo studio di impatto ambientale ha evidenziato come la configurazione operativa di Malpensa approvata e valutata a suo tempo per un progetto di aeroporto *point to point*, fosse già ampiamente superata al momento di apertura dello scalo, trasformato in aeroporto "Hub";

PRESO ATTO pertanto della situazione di fatto creata dall'apertura al traffico di un aeroporto che, essendo ricompreso nella *Trans European Network*, non è stato preventivamente valutato nell'ambito di una procedura di VIA conforme ai dettati della Direttiva 85/337/CEE;

HMU
BA

RITENUTA urgente l'attuazione di tutte le condizioni (normative, gestionali, territoriali) che possono garantire nell'immediato la massima riduzione dell'impatto sonoro tecnicamente conseguibile. Tali misure dovranno innanzitutto riferirsi alla concreta attuazione delle previsioni normative vigenti (DM 31.10.1997 *Metodologie di misura del rumore aeroportuale*, DPR 11.12.1997 n. 496 *Norme per la riduzione dell'inquinamento acustico prodotto dagli aeromobili civili* e DM 20.5.1999 *Criteri per la progettazione dei sistemi di monitoraggio per il controllo dei livelli di inquinamento acustico in prossimità degli aeroporti*), che potranno essere ulteriormente dettagliate e/o modificate in considerazione della particolare dimensione che l'aeroporto di Malpensa assume attualmente e in prospettiva.

RITENUTO che sin d'ora dovrà essere avviata la valutazione degli scenari di sviluppo di lungo periodo dell'aeroporto Malpensa come previsto nella comunicazione del Ministero dell'Ambiente 4 giugno 1999 "Studio di Impatto Ambientale progetto Malpensa 2000";

CONSIDERATO inoltre che la complessità che caratterizza la situazione determinatasi a Malpensa fa ritenere che non possa essere richiesta alla sola SEA S.p.A. la garanzia di realizzazione di un progetto di minimizzazione dell'impatto quale quello sinteticamente di seguito prefigurato, atteso il fatto che, per la quasi totalità delle variabili critiche in gioco, le competenze di governo sono riconducibili ad altri enti. Conseguentemente dovrà essere attivato un Accordo procedimentale, al quale partecipino tutti gli enti a diverso titolo competenti in materia, che definisca le fasi di realizzazione del programma di minimizzazione ed individui compiti e responsabilità specifiche da ricondurre in capo all'ente gestore dell'Aeroporto;

RITENUTO di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale del progetto sopraindicato;

ESPRIME

Il parere che già attualmente è presente una situazione di rilevante impatto ambientale dovuto all'assenza, all'inadeguatezza di interventi mitigazione, limitazione e eliminazione degli impatti acustici.

Tale impatto è riconducibile in particolare:

- all'ampiezza delle aree comprese nel perimetro delimitato dalla isofona L_{VA} 60 dBA, pari a 23,05 km² nello scenario *ante operam* (1998 prima dell'apertura dell'Hub) passa a 29,39 km² con l'entrata in funzione della nuova aerostazione e raggiungerebbe i 32,13 km² a trasferimento completato; le superfici urbanizzate comprese fra le isofone L_{VA} 65 e 75 dBA sarebbero nella situazione attuale pari a 0,26 km² e crescerebbero fino a 0,33 km² a trasferimento completato;
- alla situazione della popolazione residente all'interno del perimetro delimitato dalla isofona L_{VA} 60 dBA e in particolare alla situazione della popolazione residente nella fascia compresa tra le isofone L_{VA} 65 e 75 dBA, in cui la residenza non è consentita dal DM 31 ottobre '97; tale popolazione, con le modalità di esercizio aeroportuale previste da SEA sarebbe di 2154 unità, stimate dalla Commissione Inquinamento Acustico Malpensa (DM 39T del 22 marzo '99), diversamente dalla stima SEA che comunque indica tale presenza in 1069 unità;
- al fatto che, stante l'attuale progetto, il completamento del trasferimento dei voli da Linate si tradurrebbe in un ulteriore incremento del numero di residenti nella fascia incompatibile con la residenza;
- al fatto che nella fascia delimitata dalla isofona L_{eq} 55 dBA 65 dBA risulterebbero essere presenti un recettore appartenente alla tipologia "servizi sociali" e otto edifici scolastici, per la quale la legge 26 ottobre '95, n° 443, art. 8, prevede comunque una particolare tutela non prevista dal progetto in esame;

MAV
B A



Il Ministro dell' Ambiente

- al contributo del rumore aeroportuale nelle aree esterne alla isofona LVA 60 dBA quale contributo alla caratterizzazione del clima acustico. In tale aree si evidenziano zone residenziali (Comuni di Somma Lombardo, Lonate Pozzolo, Castano Primo, Robecchetto Induno) comprese nella fascia di impatto del rumore aeroportuale Leq 55-60 dBA. In tali aree il contributo del rumore aeroportuale determina con ogni probabilità condizioni non conformi a quanto previsto dalla tabella C, allegata al DPCM del 14 novembre 1997. Autorevoli studi OCSE e OMS riconoscono nel superamento dei limiti di cui alla citata norma, condizioni di disturbo, ovvero di sicura incidenza delle sorgente sonora sulle normali attività umane in tali aree.

Dovrà essere predisposto pertanto un percorso per minimizzare l'impatto secondo quanto di seguito delineato per il conseguimento dei relativi obiettivi di compatibilità. In particolare:

- a) dovrà essere definito uno scenario di breve termine impegnativo per l'esercizio aeroportuale, che garantisca la riduzione dell'impatto al minimo livello tecnicamente conseguibile e prefiguri un progressivo percorso di conseguimento di una situazione di compatibilità ambientale;
- b) tale scenario dovrà essere messo a punto attraverso il progressivo screening di scenari alternativi elaborati sulla base di metodologie validate e condivise (modello INM validato dal PMIP di Varese).
Fra le variabili utilizzate dovranno essere considerate le seguenti opzioni:
 - modelli di esercizio relativamente alla specializzazione delle piste, alla direzione di decollo e atterraggio, alle procedure di decollo, alle rotte di decollo e atterraggio;
 - fasce orarie e periodi settimanali da assoggettare a limitazioni all'esercizio aeroportuale, totali ovvero selettive nei confronti di specifici modelli di aeromobile (es. Capitoli 2 e modelli più rumorosi del Capitolo 3) o categorie di operatore (es. *charter* e *cargo*);
 - eventuali limitazioni generalizzate all'accesso per determinate tipologie di aeromobile (es. capitoli 2);
 - limitazioni all'impiego di *reverse thrust* per la riduzione di velocità degli aerei in atterraggio;
- c) dovranno essere attivati gli strumenti necessari a garantire che il traffico aeroportuale avvenga secondo i criteri ed i requisiti caratterizzanti lo scenario di minimo impatto. In termini generali, tali strumenti potranno comprendere:
 - una rete di monitoraggio progettata secondo i criteri previsti dalla normativa vigente, eventualmente integrata dalla previsione di limiti massimi riferiti ad ogni punto di misura per l'individuazione di voli non conformi alle norme di tutela. Tale rete dovrà comprendere anche stazioni in territorio piemontese, concordate con le relative autorità regionali e locali;
 - la definizione di procedure sanzionatorie certe ed efficaci nel dissuadere comportamenti non conformi alle norme di tutela;
- d) ai fini della valutazione del contributo aeroportuale all'eventuale superamento dei valori limite di immissione di cui al DPCM 14 novembre 1997, dovranno essere completate ed acquisite le classificazioni dei territori comunali ai sensi della legge 26 ottobre 1995, n. 447, articoli 4, c. 1 a) e 6, c. 1 a);
- e) i confini delle aree di rispetto nell'intorno aeroportuale (Zona A, B e C) nei modi previsti dall'art. 6, commi 1, 4 e 5, del Decreto del Ministero dell'Ambiente 31 ottobre 1997, dovranno essere definiti in coerenza con lo scenario di minimizzazione dell'area soggetta ad impatto sonoro;
- f) dovranno essere definiti i criteri generali e le fasi di realizzazione dei programmi di minimizzazione, mitigazione e compensazione degli impatti residui a valle di tutti gli interventi di riduzione dell'impatto sopra elencati, con particolare riferimento alla delocalizzazione delle residenze incompatibili e dei recettori sensibili, in particolare gli edifici scolastici, ed al recepimento negli strumenti di pianificazione territoriale dei criteri di tutela e dei vincoli d'uso;
- g) dovrà essere fornito dal Ministero dei Trasporti il quadro delle previsioni delle capacità di traffico aereo nel comparto lombardo-piemontese nei prossimi anni, distinto nelle differenti componenti

(passeggeri, charter, merci) e ripartito su tutti gli aeroporti del comparto (il sistema Milano-Malpensa, Milano-Linate e Bergamo-Orio al Serio, e inoltre Brescia-Montichiari, Torino-Caselle, Cuneo-Levaldigi);

giudizio di compatibilità ambientale negativo sull'ulteriore incremento dei voli all'aeroporto di Malpensa; tale progetto di incremento dei voli potrà essere riesaminato a valle dell'attuazione del percorso di minimizzazione sopra individuato;

DISPONE

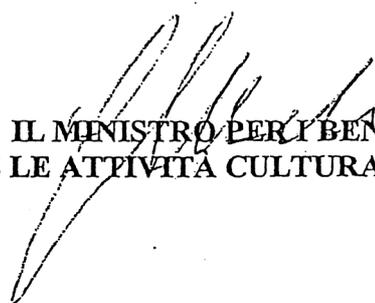
che il presente provvedimento sia comunicato alla Società SEA S.p.A., al Ministero dei trasporti Ufficio di Gabinetto, al Ministero dei lavori pubblici Ufficio di Gabinetto, alla Regione Piemonte ed alla Regione Lombardia, le quali provvederanno a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma li 25 NOV. 1999

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE



IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI



22 Min