

Deliberazione della Giunta Regionale 19 settembre 2011, n. 4-2598

**Art.18 L.R. 40/1998. Espressione del parere di competenza regionale nell'ambito della valutazione di impatto ambientale di competenza statale relativo al progetto "Aeroporto di Malpensa. Valutazione di Impatto Ambientale del nuovo Masterplan aeroportuale" presentato dalla Società ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile.**

A relazione degli Assessori Bonino, Ravello:

Premesso che:

in data 09.05.2011 la Società ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile ha richiesto la pronuncia di compatibilità ambientale al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ai sensi del D.Lgs. 152/2006 in merito al progetto "Aeroporto di Malpensa. Valutazione di Impatto Ambientale del nuovo Masterplan aeroportuale";

in data 23.05.2011, con la nota prot. 0015706, la Società SEA – Società per Esercizi Aeroportuali per conto della Società ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, con sede legale in Roma Viale Castro Pretorio, 118, ha presentato all'Assessorato all'Ambiente della Regione Piemonte gli elaborati relativi al sopra citato progetto e allo studio di impatto ambientale;

contestualmente ha provveduto al deposito di copia degli elaborati relativi al progetto ed allo studio di impatto ambientale presso l'Ufficio di deposito progetti regionale - Via Principe Amedeo, n. 17 - 10123 Torino, per la messa a disposizione per la consultazione da parte del pubblico;

in data 20.05.2011, la società ENAC ha fatto pubblicare il relativo avviso al pubblico sui quotidiani La Stampa (pagine di Novara), il Corriere della Sera e la Prealpina e, successivamente ha provveduto in data 26.05.2011, a far pubblicare sugli stessi quotidiani un'errata-corrige per rettificare l'indirizzo della sede di deposito presso la Regione Piemonte;

in data 26.05.2011 è stato quindi dato avvio alla procedura di VIA di competenza statale, all'interno della quale la Regione Piemonte è tenuta a esprimere il parere sulla compatibilità ambientale al Ministero dell'Ambiente, della Tutela del Territorio e del Mare, in conformità alle procedure di cui all'art. 18 della L.R. 40/1998;

il Nucleo Centrale dell'Organo Tecnico regionale individuato con D.G.R. 21-27037 del 12.04.1999 e s.m.i. ("Disposizioni concernenti la compatibilità ambientale e le procedure di valutazione". Individuazione dell'organo tecnico e prime disposizioni attuative), tenuto conto di quanto previsto dall'art. 18 della L.R. 40/1998 per l'espressione del parere di VIA nell'ambito delle procedure di competenza statale, ha individuato nella Direzione Trasporti, Infrastrutture Mobilità e Logistica, la struttura regionale competente per il coordinamento dell'istruttoria, nonché quali altre strutture regionali interessate le Direzioni: Programmazione Strategica, Politiche Territoriali ed Edilizia; Ambiente; Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Economia Montana e Foreste; Agricoltura; Attività produttive - Settore Pianificazione e Verifica Attività Estrattiva;

il Dirigente del Settore Reti Ferroviarie ed Impianti Fissi individuato all'interno della Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica quale Responsabile del Procedimento, ha provveduto a dar notizia sul Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte n. 24 del 16.06.2011 dell'avvenuto deposito del progetto in argomento e delle disposizioni per la pubblica consultazione nei 60 giorni decorrenti dalla data di presentazione dell'istanza presso l'Ufficio Deposito Progetti Regione

Piemonte in Via Principe Amedeo n.17 - Torino, nonché dell'indicazione del Referente dell'Istruttoria individuato all'interno della Direzione regionale Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica;

l'intera documentazione progettuale è stata inserita in una pagina appositamente creata nel sito web della Regione.

Nell'ambito dell'istruttoria regionale sono state convocate due riunioni di Conferenza di Servizi ai sensi della L.R. 40/1998 e due di Organo Tecnico regionale:

- la prima riunione di C.d.S. è stata convocata per il giorno 29.06.2011 con nota prot. 3908 del 14.06.2011, la seconda riunione per il 27.07.2011 con nota prot. 4381 del 04.07.2011;
- nelle stesse date sono state convocate e si sono svolte due riunioni di Organo Tecnico Regionale. Alle riunioni di C.d.S. oltre alle direzioni regionali interessate e all'ARPA Piemonte sono stati convocati:

Ministero per i Beni e Attività Culturali - Soprintendenza per i Beni Archeologici di Torino  
Ministero per i Beni e Attività Culturali - Soprintendenza per i Beni Ambientali e Architettonici del Piemonte

Provincia di Novara

Comune di Bellinzago Novarese

Comune di Cameri

Comune di Castelletto Ticino

Comune di Marano Ticino

Comune di Oleggio

Comune di Pombia

Comune di Varallo Pombia

Azienda Sanitaria Locale 13

Ente Gestione Parco del Ticino

Ente Gestione dei Parchi e delle Riserve naturali del Lago Maggiore

ed è stato invitato a partecipare il proponente.

Nell'ambito dell'istruttoria sono stati acquisiti i seguenti contributi:

- Ministero per i Beni e le Attività Culturali – Soprintendenza per i Beni Archeologici del Piemonte con nota prot. n. 6420 del 28.06.2011;
- Provincia di Novara con D.C.P. n. 37 del 14.07.2011 trasmessa con nota prot. n. 125477 del 18.07.2011;
- Comune di Agrate Conturbia con D.C.C. n. 12 del 18.07.2011 trasmessa con nota prot. n. 4527 del 19.07.2011;
- Comune di Bellinzago Novarese con D.C.C. n. 29 del 16.07.2011 trasmessa con nota prot. n. 11505 del 18.07.2011;
- Comune di Bogogno con nota prot. n. 3616 del 28.06.2011;
- Comune di Castelletto Ticino con D.C.C. n. 25 del 18.07.2011 trasmessa con nota prot. n. 20275 del 21.07.2011 e osservazioni trasmesse con nota prot. n. 20251 del 19.07.2011;
- Comune di Divignano con D.G.C. n. 33 del 21.07.2011 trasmessa con nota acquisita al ns. prot. n. 5015 del 27.07.2011;

- Comune di Marano Ticino con D.C.C. n. 14 del 19.07.2011 trasmessa con nota prot. n. 3828 del 20.07.2011;
- Comune di Oleggio con D.C.C. n. 28 del 14.07.2011 trasmessa con nota prot. n. 19132 del 15.07.2011;
- Comune di Pombia con D.C.C. n. 25 del 18.07.2011 trasmessa con nota prot. n. 3451 del 19.07.2011;
- Comune di Varallo Pombia con D.C.C. n. 36 del 12.07.2011 trasmessa con nota prot. n. 7983 del 18.07.2011;
- Comune di Nosate con D.C.C. n. 15 del 11.07.2011 trasmessa con nota prot. n. 2070 del 13.07.2011 e osservazioni trasmesse con nota prot. n. 1935 del 02.07.2011;
- Comune di Turbigo con note prot. n. 9765 del 05.07.2011 e n. 10279 del 14.07.2011;
- Comune di Lonate Pozzolo con nota prot. n. 17440 del 20.07.2011;
- Direzione Regionale Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Economia Montana e Foreste – Settore Pianificazione Difesa del Suolo e Dighe con nota prot. n. 52312 del 05.07.2011;
- Direzione Regionale Agricoltura con nota prot. n. 18783 del 03.08.2011;
- Direzione Regionale Ambiente con nota prot. n. 14280 del 08.08.2011;
- Direzione Regionale Programmazione Strategica, Politiche Territoriali ed Edilizia con nota prot. n. 28834 del 08.08.2011;
- ARPA con nota prot. n. 72679 del 25.07.2011;
- Ente di Gestione del Parco Naturale della Valle del Ticino con D.G.E. n. 58 del 25.07.2011 e D.D. n. 146 del 25.07.2011 “parere di valutazione d’incidenza sul SIC – ZPS IT1150001 Valle del Ticino” trasmesse con nota prot. n. 582 del 02.08.2011;
- ASL NO con nota prot. n. 27061 del 25.07.2011;

Sono inoltre pervenute entro i termini di legge le seguenti osservazioni da parte di Soggetti privati:

- ENI con nota prot. n. 265-11-T del 14.07.2011;
- COVEST Onlus con nota in data 22.07.2011
- FAI – LIPU – ITALIA NOSTRA con nota prot. n. 22/2011 in data 15.07.2011;
- Antonietti Franca Maria Grazia con nota non datata pervenuta il 08.08.2011;
- Azienda Agricola Semprevento con nota in data 13.07.2011;
- Luna Rossa S.r.l. con nota in data 13.07.2011;
- Sakapò S.A. con nota in data 13.07.2011;
- Vizzola S.r.l. con nota in data 13.07.2011;
- Bonini Raffaella con nota in data 14.07.2011;
- Bonini Luigi con nota in data 15.07.2011;
- Bonini Lorenza con nota in data 15.07.2011;
- Bonini Valeria Paola con nota in data 13.07.2011;
- Cascina Tre Pini S.S. con nota in data 15.07.2011;
- Mairami Fabio Eugenio con nota in data 13.07.2011;
- Meridiana Immobiliare S.r.l. con nota in data 12.07.2011;
- Moro Gianpiero e Giuseppe con nota in data 13.07.2011;
- Moro Arredamenti S.r.l. con nota in data 13.07.2011;
- Pausco Laura con nota in data 13.07.2011;
- Parking Malpensa S.r.l. con nota in data 12.07.2011;
- Piacentini Stefano con nota in data 08.07.2011;
- Sangalli Giacomo con nota in data 12.07.2011;
- Liliana Pozzi e Cesare Frigo con nota in data 15.07.2011.

Tutti i pareri, contributi ed osservazioni sopra elencati, con la sola esclusione di quelli pervenuti dalle direzioni regionali e dall'ARPA recepiti nel presente provvedimento e di quelli già indirizzati anche al Ministero competente, sono stati inviati al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

#### Descrizione del Master Plan Aeroportuale dell'Aeroporto di Milano Malpensa

Il nuovo Master Plan Aeroportuale prevede, in sintesi, i seguenti interventi:

- l'ampliamento del sedime aeroportuale attuale attraverso l'espansione prevalentemente verso sud, su aree in gran parte appartenenti in origine al demanio militare e in parte su aree private. La superficie del sedime aeroportuale passerà da circa 1.220 ha a circa 1.657 ha previsti, con un incremento di circa 437 ha;
- la realizzazione di una nuova pista ("35 NEW"), lunga 2.400 m, a sud del Terminal 1, completa di vie di rullaggio e piazzali aeromobili con le relative attrezzature ed impianti;
- la creazione di una nuova area passeggeri attraverso la realizzazione di un nuovo satellite tra le due piste esistenti (Midfield Satellite), con relativi ponti di imbarco e aree parcheggio aeromobili, collegato con un tunnel sotterraneo all'area in cui è ubicato il Terminal 1;
- la realizzazione di un nuovo corpo di fabbrica a sud del Terminal 1, funzionalmente correlato al Midfield Satellite;
- la riconfigurazione del Terminal 2, che include la realizzazione di un nuovo molo;
- l'ampliamento dell'area cargo nell'area a sud ovest del sedime già attualmente denominata Cargo City, con possibilità di ulteriore espansione verso sud;
- l'insediamento di un parco logistico e funzioni di supporto e integrative delle attività aeroportuali nella parte a sud, nell'area di espansione del sedime;
- le aree tecniche e quelle dedicate alla manutenzione degli aeromobili, localizzate nelle parti nord est e nord ovest del sedime aeroportuale.

Il nuovo Master Plan sarà attuato per fasi (programma a breve, medio e lungo termine).

Il programma a breve termine si svilupperà nell'arco temporale 2010-2016 e prevede:

- l'acquisizione delle aree di intervento a sud del sedime attuale e la realizzazione di una serie di interventi connessi quali la deviazione di strade e linee elettriche, la copertura di tratti del raccordo ferroviario, la nuova recinzione ecc..
- l'avvio della delocalizzazione degli abitati compresi nell'area di espansione del sedime aeroportuale;
- la realizzazione della terza pista e del sistema di vie di rullaggio ad essa correlato;
- la prima fase di sviluppo della nuova area manutenzione aeromobili nella zona nord-est del sedime aeroportuale.

La seconda fase (programma a medio-termine), riferita ad un arco temporale 2017-2021, prevede:

- l'ampliamento delle aree per la sosta degli aeromobili (piazzali);
- l'avvio degli interventi di sviluppo delle aree passeggeri e merci;
- l'estensione dell'attuale Terminal 1 verso sud, l'eventuale realizzazione del nuovo satellite a nord, la modifica della relativa rete di accesso stradale e lo sviluppo del sistema dei parcheggi auto (realizzazione di nuovi edifici multipiano);
- la riorganizzazione del sistema infrastrutturale attualmente esistente (nuovi percorsi delle vie di rullaggio, nuova caserma VV.F., etc.);
- lo sviluppo di nuove aree di sosta "remote" per gli aeromobili nell'area compresa tra il nuovo edificio e l'attuale piazzale nord;
- la realizzazione di un nuovo piazzale di sosta aeromobili (per quanto concerne l'area merci) e della relativa via di rullaggio, di nuovi cargo buildings (magazzini di "prima linea") e di moduli per gli spedizionieri ("seconda linea");

- la realizzazione:
  - delle infrastrutture tecniche di supporto;
  - delle aree per la manutenzione degli aeromobili;
  - della nuova piazzola prova motori;
  - dell'eventuale area per l'aviazione generale, gli edifici a destinazione direzionale e quelli per gli Enti di Stato, etc.

Gli interventi di lungo termine saranno attuati dal 2022 al 2026 e prevedono:

- l'ulteriore ampliamento dei piazzali di sosta aeromobili, sia nella zona compresa tra la due piste attuali, sia nell'area di espansione della zona merci;
- l'ampliamento delle aree a servizio del traffico passeggeri attraverso il completamento del satellite interpista e la realizzazione del nuovo Terminal 2;
- l'ulteriore espansione, nell'area cargo" delle aree operative di "prima linea" (piazzale sosta aeromobili e cargo buildings), e la realizzazione del Parco Logistico e delle varie infrastrutture di accessibilità e di supporto necessarie al suo funzionamento.

Ai fini dello sviluppo dell'aeroporto sono state considerate 3 possibili alternative:

- Alternativa zero: distribuzione del traffico futuro previsto sulle infrastrutture aeronautiche esistenti, senza realizzazione di nuovi interventi;
- Alternativa off-site: sviluppo della capacità infrastrutturale presso un sito esterno, ed in particolare, presso l'aeroporto di Cameri;
- Alternativa on-site: sviluppo della capacità infrastrutturale presso l'aeroporto di Malpensa.

Una volta scelto di realizzare l'espansione aeroportuale in sito, sulla base delle caratteristiche morfologiche e di urbanizzazione del territorio e sulla base di una valutazione dei vincoli esistenti, il Proponente ha ritenuto preferibile l'ipotesi dell'espansione dell'aeroporto verso sud rispetto al sedime esistente.

Individuata l'area di espansione aeroportuale, sono stati avviati studi volti a definire le caratteristiche progettuali e l'orientamento della nuova pista. In particolare sono state valutate 3 possibili alternative:

- Alternativa A: realizzazione della terza pista a sud-ovest di quelle esistenti e ad esse parallela, in grado di effettuare decolli e atterraggi in entrambe le direzioni;
- Alternativa B: realizzazione della terza pista a sud-ovest delle esistenti e inclinata di 31° rispetto ad esse;
- Alternativa C: realizzazione della terza pista a sud-ovest delle esistenti con inclinazione di 50° rispetto a queste.

Per le soluzioni B e C risulta possibile il solo decollo, in direzione sud-ovest.

L'alternativa prescelta risulta essere la soluzione A in quanto permetterebbe di ottenere un incremento della massima capacità di atterraggi rispetto alla attuale di circa 40 atterraggi/ora, mentre le alternative B e C la manterrebbero invariata. Inoltre l'alternativa A consente di aumentare in modo significativo anche i decolli, sia rispetto alla situazione attuale, sia rispetto le alternative B e C.

Il sito interessato dalla realizzazione degli interventi previsti nel nuovo master plan aeroportuale è ubicato in Provincia di Varese ed interessa il territorio dei Comuni di Cardano al Campo, Casorate Sempione, Ferno, Lonate Pozzolo, Samarate, Somma Lombardo e Vizzola Ticino.

L'area vasta considerata all'interno dello studio di impatto ambientale è stata definita dal proponente considerando il territorio interessato dagli effetti del rumore degli aeromobili. Tale area si estende nel territorio di 2 Regioni (Piemonte e Lombardia) e 3 Province (Milano, Novara e Varese) e comprende, a giudizio del Proponente, i seguenti Comuni:

- Comuni nel cui territorio è ricompreso il sedime aeroportuale: Cardano al Campo, Casorate Sempione, Ferno, Lonate Pozzolo, Samarate, Somma Lombardo e Vizzola Ticino (VA).
- Comuni non confinanti con l'infrastruttura ma appartenenti, unitamente a quelli di cui al punto precedente al Consorzio Urbanistico Volontario.
- Altri Comuni lombardi (Castano Primo, Nosate, Robecchetto con Induno, Turbigo e Vanzaghello in provincia di Milano; Besnate, Gallarate e Vergiate, in provincia di Varese) il cui territorio ricade nell'area di studio.
- Comuni del territorio piemontese, in Provincia di Novara, confinanti con la Regione Lombardia (Marano Ticino, Oleggio, Pombia e Varallo Pombia).

Valutati gli elaborati presentati dal Proponente, ai sensi del D. lgs. 152/2006 e s.m.i., per quanto attiene la compatibilità ambientale dell'intervento si osserva preliminarmente che l'art. 23 del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i. prevede che, ai fini dell'attivazione del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale, all'istanza presentata dal Proponente vengano allegati il progetto definitivo dell'opera, lo studio di impatto ambientale, la sintesi non tecnica e copia dell'avviso a mezzo stampa. Ciò premesso, si rileva che la documentazione presentata dal proponente non possa considerarsi corrispondente alla definizione di progetto definitivo degli interventi da realizzare ai sensi dell'art. 93 del D.Lgs.163/2006. L'assenza di una progettazione al livello di dettaglio richiesto dalla normativa vigente, non consente una corretta valutazione delle possibili pressioni e dei possibili impatti ambientali degli interventi previsti nell'ambito del nuovo Master Plan Aeroportuale. Pertanto l'analisi effettuata dal Proponente nello studio di impatto ambientale non viene giudicata rappresentativa dei reali impatti che insisteranno sui territori interessati in fase di cantiere e a seguito della realizzazione delle opere in progetto in fase di esercizio.

Si ritiene inoltre di sottolineare che:

- le motivazioni addotte rispetto all'esigenza di implementare lo scalo e che hanno portato alla definizione della proposta progettuale e la sequenza delle fasi realizzative risultano limitate e non convincenti;
- gli elaborati progettuali presentano tali carenze e lacune sugli impatti complessivi (attuali e aggiuntivi prevedibili) sul territorio piemontese che comportano una valutazione negativa sia per quanto riguarda l'impatto ambientale, sia per quanto riguarda l'incidenza sul SIC – ZPS Valle del Ticino.

In particolare, nell'ambito dell'istruttoria relativa alla procedura in corso, sono state rilevate e formulate le seguenti osservazioni e richieste di approfondimento.

#### 1. Quadro programmatico

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

Con D.G.R. n. 8/10840 del 16 dicembre 2009 la Giunta Regionale lombarda ha quindi dato avvio al procedimento per l'approvazione del Piano Territoriale Regionale Malpensa-Quadrante Ovest e contestualmente avviato la relativa procedura di Valutazione Ambientale Strategica. Al fine di garantire un'efficace azione di prevenzione e tutela ambientale, nel rispetto dei principi sanciti in sede comunitaria, questa Amministrazione ritiene che la valutazione del PTR d'Area Malpensa debba necessariamente essere propedeutica alla pianificazione e progettazione di livello subordinato.

## 2. Quadro di riferimento progettuale

Le proiezioni di traffico portate come giustificazione progettuale della necessità di realizzare la terza pista, contenute nel documento aggiornato nel febbraio 2010 e riferite ad una situazione mondiale relativa al 2009, non appaiono in linea con i dati più recenti di evoluzione del traffico aereo ed andrebbero pertanto aggiornate in funzione dell'attuale situazione commerciale e finanziaria relativa al comparto del trasporto aereo tenendo conto anche delle operazioni di de-hubbing.

Prendendo atto comunque dei futuri flussi di traffico previsti, si rileva come, oltre alle alternative considerate (tra le quali quella di sviluppo off-site pare poco realistica e facilmente escludibile), sarebbe stato interessante considerare una quarta alternativa che prevedesse un aumento della capacità aeroportuale mediante la realizzazione di interventi in grado di consentire una gestione più efficiente delle piste già esistenti, senza la realizzazione di una terza pista. Non risultano chiare le motivazioni per cui tale alternativa non sia stata presa in considerazione all'interno del SIA.

Nello Studio di impatto ambientale sono stati considerati esclusivamente due scenari temporali: Scenario attuale e Scenario futuro (2030) senza valutare scenari intermedi, neanche in relazione alle fasi di breve, medio e lungo termine individuate nel Master Plan che, in relazione all'utilizzo delle piste e delle rotte nelle varie fasi di realizzazione, potrebbero portare ad impatti significativamente diversi.

Va inoltre sottolineato che lo Studio di impatto ambientale non riporta un quadro previsionale delle infrastrutture stradali e ferroviarie necessarie e funzionali per una migliore accessibilità al contesto aeroportuale ed altresì idonee a sopportare i maggiori flussi derivanti dal potenziamento del Parco Logistico.

## 3. Quadro di riferimento ambientale

Nello Studio di Impatto Ambientale si evidenzia la mancanza di un approccio transregionale delle analisi ambientali, paesaggistiche in merito ai potenziali effetti degli interventi in progetto sul territorio piemontese; in relazione a tali effetti sarebbe opportuno verificare le eventuali interferenze ambientali connesse alla rete ecologica ed al sistema paesaggistico – ambientale individuato dal Piano Paesaggistico Regionale, anche al fine di salvaguardare le aree con valenza naturalistica e/o paesaggistica di scala regionale e provinciale.

L'area vasta oggetto dello Studio di impatto ambientale risulta estremamente ristretta in quanto non comprende porzioni di territorio che risultano già impattate dall'infrastruttura esistente, quali ad esempio i Comuni di Castelletto sopra Ticino, Bellinzago e Cameri, nonché i Comuni già interessati dagli atterraggi su Malpensa.

Si evidenzia come in assenza di una progettazione definitiva degli interventi il proponente non sia stato in grado di fornire una precisa descrizione delle traiettorie di atterraggio e decollo, nonché una chiara ripartizione dei voli tra le diverse rotte, elementi fondamentali per poter valutare correttamente gli impatti sul territorio piemontese (impatto acustico, qualità dell'aria ed "ecosistemi").

Dall'esame degli elaborati progettuali che trattano della definizione delle rotte (definita attraverso un'immagine riportata nella relazione, peraltro a scala ridotta) si può comunque dedurre che tutti i decolli previsti dalla pista in progetto "35NEW" avranno traiettoria verso il Piemonte; a questo proposito si fa presente che all'interno del SIA, per le matrici ambientali coinvolte e di interesse per il territorio della Regione Piemonte, gli impatti evidenziati non risultano coerenti con le traiettorie sopra riportate.

Lo Studio di impatto ambientale non fornisce adeguati riscontri in termini di impatti sulla salute della popolazione esposta all'aumento delle emissioni di rumore e di inquinanti in atmosfera, e di conseguenza non contiene adeguate proposte di mitigazione. Tale valutazione dovrebbe permettere il confronto tra lo stato "ante operam" e lo stato "post operam".

Nella documentazione presentata non si è tenuto conto, altresì, che il territorio della Provincia di Novara, ed in particolare il settore sud, risulta fortemente interessato dalla presenza di Aziende rientranti nella normativa delle Aziende a Rischio (D.Lgs. 334/1999). Il Rischio Industriale risulta fortemente addensato in alcune aree territoriali quali S. Agabio nel Comune di Novara, San Martino in Comune di Trecate e nel Comune di Cameri. Si ritiene che, in tema di sicurezza, lo Studio di Impatto Ambientale debba mappare i siti industriali che possono avere interferenze con le traiettorie di decollo e atterraggio attuali e future e tenerne adeguato conto nella formulazione delle ipotesi e delle alternative progettuali. In merito si evidenzia che già allo stato attuale, la Provincia di Novara ha preso in considerazione nei piani di emergenza di Protezione civile tali scenari di rischio incidentale.

Lo studio inoltre non contiene alcuna valutazione sulle procedure di scarico del combustibile in condizioni di emergenza e la possibile interazione con il Rischio Industriale sottostante.

### 3.1. Impatto acustico

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

In particolare si osserva quanto segue:

a) L'area vasta definita dal Proponente per quanto riguarda la Regione Piemonte non comprende alcuni Comuni della Provincia di Novara attualmente particolarmente impattati dalle attività legate all'aeroporto come, in primis, Castelletto Sopra Ticino (peraltro già ricompreso nell'impronta a terra della mappatura strategica presentata da SEA nel 2007 ai sensi del D.Lgs.194/2005) ma anche altri Comuni interessati dagli atterraggi su Malpensa.

Inoltre lo studio non tiene conto dei Piani di Classificazione acustica comunali e conseguentemente dei recettori sensibili (scuole, ospedali, area parco). Si precisa che il rumore aeroportuale, all'esterno delle fasce di rispetto dell'aeroporto, concorre al raggiungimento dei limiti assoluti di immissione stabiliti dal dpcm 14.11.1997, in relazione alla classificazione del territorio comunale;



pertanto, al di fuori di dette fasce di rispetto, deve essere valutato il livello di rumore equivalente (Leq) e il contributo dovuto alle attività dell'aeroporto.

b) La valutazione di impatto acustico previsionale non tiene conto di tutte le sorgenti mobili o fisse di emissione del rumore, oltre a quelle rappresentate dagli aeromobili nelle fasi di decollo e atterraggio, quali:

- aeromobili nelle fasi di rullaggio e incolonnamento, prove motori ;
- traffico veicolare esterno all'aeroporto generato da autovetture, mezzi commerciali e autocarri per il trasporto di persone (passeggeri e personale aeroportuale) e merci da e verso l'aeroporto;
- traffico ferroviario indotto;
- traffico veicolare interno all'aeroporto generato dagli automezzi utilizzati per il trasporto di passeggeri, equipaggi, bagagli e merci etc....

Inoltre non analizza il potenziale impatto acustico riconducibile agli accessi infrastrutturali dal versante piemontese verso l'aeroporto di Malpensa.

Non tiene conto dell'aggravio dell'impatto acustico a carico del territorio piemontese che diverrà costante dall'attivazione della terza pista "35NEW.

c) Per l'esecuzione dello studio acustico, ai soli fini del calcolo delle fasce di rispetto aeroportuali, è stato utilizzato il modello INM (Integrated Noise Model): fatto salvo quanto potrebbe essere riportato nello studio MITRE a cui la relazione rimanda, ma che non è allegato, mancano molte informazioni circa i dati di input del modello e più precisamente:

- la ripartizione in percentuale dei voli in periodo di riferimento diurno e notturno negli scenari di giorno medio e giorno di picco;
- rotte di atterraggio e di decollo dei velivoli e dispersione laterale;
- utilizzo e carico delle piste e delle rotte;
- caratteristiche degli aeromobili utilizzati (modello di aereo e motorizzazione, procedure seguite di atterraggio e decollo ecc.);
- non vengono chiarite le condizioni climatiche e di propagazione atmosferica considerate per la modellizzazione.

d) I dati di output del modello, sia per lo scenario medio sia per lo scenario di picco, illustrano curve isofoniche del livello del rumore aeroportuale (LVA) ricadenti esclusivamente all'interno del territorio lombardo, senza apparentemente risentire del carico di decolli sulla pista 35NEW.

Infatti, alla luce di quanto riportato nell'immagine illustrativa della definizione delle rotte all'interno dello studio, verso il territorio piemontese ai voli in decollo dalle piste esistenti si sommeranno tutti i decolli previsti sulla nuova pista 35New (circa il 36% del totale diurno e 10% notturno). Non appare pertanto coerente con questi dati la rappresentazione delle curve isofoniche.

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

- curve isofoniche del livello di rumore aeroportuale (LVA) nello scenario futuro, in periodo di riferimento notturno e in periodo di riferimento diurno;
- curve isofoniche del livello di rumore equivalente (LAEQ) dello scenario futuro al di fuori delle fasce di rispetto dell'aeroporto calcolato in periodo di riferimento notturno e in periodo di riferimento diurno;
- curve isofoniche del livello di rumore equivalente (LDEN e LNIGHT) ai sensi del D.Lgs 19.08.2005 n. 194 "Attuazione della direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale".

A tale proposito si fa presente che gli elaborati cartografici non sono stati presentati nella scala opportuna per un'adeguata analisi di dettaglio.

f) La valutazione effettuata si proietta direttamente all'anno 2030, con l'incremento previsto di numero di movimenti ma anche con la previsione di un miglioramento delle prestazioni acustiche dei velivoli. Lo studio non contiene l'approfondimento di qualche scenario intermedio a partire da quello relativo al 2015 con aggiornamento ogni 5 anni, per valutare gli effetti della terza pista e di un probabile aumento dei movimenti a fronte di un immutato parco aeromobili.

g) Relativamente alla fase di cantiere non vengono effettuate valutazioni in merito ai prevedibili impatti che potranno anche ricadere sul territorio piemontese (eventuale traffico indotto di mezzi d'opera etc).

Non potendo escludere che, in ragione di motivi tecnico-realizzativi e/o di sicurezza, durante le fasi di cantiere l'utilizzo delle attuali piste venga modificato, variando l'attuale scenario di traffico aereo, manca la valutazione delle eventuali ricadute in termini di impatto acustico alla luce di tali eventuali cambiamenti.

h) In merito al monitoraggio acustico, nello studio si fa riferimento esclusivamente alla attuale rete di centraline di cui SEA si è dotata ai sensi della normativa vigente. Non viene analizzata la congruità della attuale rete nei confronti dell'assetto futuro (numero di centraline adeguato od eventuale implementazione, ubicazione od eventuale riposizionamento etc etc). A tal proposito appare utile sottolineare che, ad oggi, nessuna centralina di monitoraggio acustico della rete di SEA è posizionata sul territorio della Provincia di Novara, e che, stante il progetto presentato, appare opportuno che il gestore ne preveda l'installazione tenendo conto, per l'ubicazione delle stesse, delle effettive traiettorie di decollo e atterraggio dei voli (dato di input imprevedibile per le corrette risultanze del modello INM), non chiaramente definite all'interno del progetto presentato.

i) Manca lo studio e l'individuazione delle misure di mitigazione del rumore.

### 3.2. Qualità dell'aria

In merito alla qualità dell'aria si osserva quanto segue.

a) Occorre giustificare le differenze in termini di percentuale delle calme di vento presentate e permettere una adeguata valutazione della rappresentatività dei dati anemologici, utilizzati nella simulazione meteo dispersiva, relativi alle stazioni meteorologiche utilizzate, alla loro georeferenziazione, alla modalità acquisizione dati e loro elaborazione; si ritiene inoltre utile fornire le rose del vento anche per le due elaborazioni pluriennali e chiarire la modalità di trattazione delle calme di vento nel corso della simulazione modellistica; inoltre sarebbe stato opportuno avere una diversa definizione del dominio di calcolo che, per un'opera come quella in esame, pare piuttosto ridotto se limitato ad un quadrato di 30 Km. di lato;

b) Non sono state effettuate valutazioni dettagliate sugli impatti dovuti alle fasi di cantiere, per le quali peraltro non è stato presentato un cronoprogramma dei lavori ed un quadro riassuntivo delle ripartizioni delle attività aeroportuali da esso condizionato. In particolare si presume sia che le manovre in fase di cantiere interesseranno anche l'area piemontese, soprattutto per quanto concerne le operazioni di trasporto con mezzi d'opera, sia che vi saranno fasi critiche di ricaduta degli inquinanti a causa del maggior carico di alcune rotte che sopprimeranno ad altre durante le fasi di cantiere.

c) Non sono state fornite le mappe di concentrazione per i due scenari (ante operam e post operam), né gli indicatori sul breve periodo (percentili) per gli inquinanti NOx, PM10, SOx, CO al fine di evidenziare ulteriori aree di ricaduta particolarmente significative. A tale riguardo dovranno essere individuati i valori massimi assoluti per i vari indicatori e le corrispondenti coordinate del punto di ricaduta, sia internamente all'aeroporto sia esternamente allo stesso.

d) A fronte delle scarse informazioni e poco chiare immagini, relative alle rotte che interesseranno la terza pista, si evince in ogni caso, un suo totale carico sul territorio piemontese che però non emerge dai risultati del modello neppure come differenziale da uno studio ante-operam di quei territori. Pertanto si ritiene necessario che il proponente, a seguito di uno studio previsionale delle ricadute aeroportuali, effettuato sulla base delle rotte definitive e dei relativi carichi, individui i siti piemontesi interessati con lo scopo di caratterizzare la situazione della qualità dell'aria ante operam e di monitorarla nel tempo. Il solo riferimento alle stazioni della Rete Regionale di Qualità dell'Aria piemontese attualmente presenti sul territorio (Oleggio, Cameri e Castelletto T.), appare già fin d'ora insufficiente e limitativo a fronte della nuova realizzazione.

e) Si ritiene che debba essere verificato e predefinito l'impatto cumulato sui territori interessati dai sorvoli in fase di atterraggio che avvengono quasi totalmente in area piemontese e saranno ulteriormente aggravati dall'aumento previsto dei movimenti.

Poiché i Comuni piemontesi individuati dal Proponente nell'area vasta (Marano Ticino, Oleggio, Pombia e Varallo Pombia), nonché i Comuni di Castelletto Sopra Ticino, Bellinzago e Cameri, sono collocati in una zona già critica per la qualità dell'aria (assegnati alla "Zona di piano" dal "Piano regionale per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria"), devono essere previsti e attuati interventi per il miglioramento progressivo della qualità dell'aria.

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

### 3.3. Ambiente idrico

Non sono stati presi in considerazione eventuali impatti sul Fiume Ticino derivanti da un apporto di inquinanti attraverso il reticolo idrografico minore naturale e artificiale. In tali situazioni devono essere previste iniziative da mettere in atto al fine di evitare potenziali contaminazioni delle acque da sostanze pericolose in fase di cantiere, in relazione al verificarsi di condizioni accidentali, nonché nell'esercizio delle attività aeroportuali ordinarie.

### 3.4. Componenti biotiche: fauna, vegetazione, ecosistemi

Per quanto concerne le componenti in esame, si rileva che, l'intervento interessa pesantemente il sotteso tratto del fiume Ticino e le pertinenze fluviali a prescindere se si tratti di sponda lombarda o piemontese. Gli impatti legati alla realizzazione ed esercizio delle opere in progetto avranno ricadute anche in termini di interruzione di reti ecologiche, impatti sulla vegetazione legati ad inquinamento atmosferico, impatti sulla fauna legati a inquinamento acustico e luminoso, disturbo visivo, collisioni e birdstrike.

In particolare nel territorio piemontese si ritiene necessario attivare la Valutazione d'incidenza, oltre che sul SIC – ZPS "Valle del Ticino", anche sugli altri siti di Natura 2000 posti nelle immediate adiacenze, quali il SIC IT 1150002 "Lagoni di Mercurago", il SIC IT 1150004 "Canneti di Dormelletto" ed il SIC IT 1150008 "Baraggia di Bellinzago", estendendo il dominio di studio ad un'area compresa nei 30 Km intorno al sito aeroportuale.

### 3.4.1. Valutazione d'incidenza sul SIC – ZPS “Valle del Ticino” IT 1150001

In merito l'Ente di Gestione del Parco Naturale della Valle del Ticino, con determinazione n. 146 del 25.07.2011 si è espresso negativamente rispetto alla Valutazione di incidenza in quanto ha individuato a carico della realizzazione del progetto impatti negativi altamente significativi ed irreversibili su specie ed habitat oggetto di tutela del SIC – ZPS “valle del Ticino”. Ha evidenziato inoltre che la documentazione presentata risulta carente di elementi fondamentali ai fini di effettuare previsioni e stime di incidenza in merito agli impatti generati dal progetto sulla componente vegetazionale e faunistica, sottolineando in particolare l'insufficiente analisi delle soluzioni alternative e l'assenza di:

- a) una visione globale degli impatti determinati dall'intero Sistema Aeroportuale di Malpensa;
- b) valutazioni circa la ripartizione percentuale dei voli in periodo diurno e notturno negli scenari di giorno medio e giorno di picco;
- c) informazioni relative alle rotte di atterraggio e decollo dei velivoli e dispersione laterale;
- d) valutazioni sullo scenario notturno dei voli utile a valutare gli effetti su migratori notturni e sul disturbo legato al rumore;
- e) valutazioni in merito all'effetto cumulativo della realizzazione del nuovo Master Plan aeroportuale con altri piani e progetti in essere utile a stimare il tasso incrementale e l'incidenza significativa complessiva sul Sito di Natura 2000 con particolare riferimento alle componenti atmosfera, rumore e inquinamento luminoso;
- f) indicazioni circa il piano di Protezione Civile ed in particolare la valutazione del rischio nei casi di “fuel dumping” che potrebbero essere causa di contaminazione delle matrici ambientali del SIC;
- g) dati sui fenomeni di “birdstrike” specifici del sito aeroportuale di Malpensa;
- h) valutazioni circa l'attuale ed incrementato inquinamento luminoso ed effetti su componenti vegetali e faunistiche, con particolare riferimento all'avifauna, alla chiroptero fauna e all'entomofauna;
- i) dati aggiornati relativamente ai flussi avifaunistici migratori che interessano l'area di Malpensa, con particolare riferimento al territorio piemontese;
- j) dati rilevati sul campo delle presenze faunistiche, con particolare riferimento alle specie prioritarie;
- k) valutazioni in merito agli effetti dell'inquinamento atmosferico indotto sulla componente vegetale del territorio piemontese interessato;
- l) dati relativi agli effetti delle emissioni in atmosfera per le zone umide;
- m) dati relativi alle collisioni con la fauna terrestre;
- n) dati in merito all'introduzione di nuove specie alloctone tramite l'attività aeroportuale;
- o) un crono-programma relativo alle fasi di cantiere con indicazione su eventuali modifiche dell'attuale scenario di traffico aereo per ragioni tecnico-realizzative e/o di sicurezza e una conseguente valutazione delle eventuali ricadute in termini di impatto sul territorio piemontese.

### 4. Mitigazioni e compensazioni

L'inadeguata valutazione degli impatti sulle componenti ambientali ha determinato una sottostima sia delle mitigazioni che delle compensazioni, peraltro previste a livello di dichiarazioni d'intenti e non supportate da adeguata progettazione.

Tutto ciò premesso e considerato la Giunta Regionale;

visto il d.lgs 152/2006 e s.m.i.;

vista la l.r. 40/1998;

visti i verbali delle riunioni di Organo Tecnico Regionale e di Conferenza dei Servizi del 29.06.2011 e del 27.07.2011;

visti i pareri, i contributi tecnici acquisiti e le osservazioni agli atti;

con votazione espressa nei termini di legge, unanime,

*delibera*

- di ritenere che, per tutto quanto evidenziato in premessa, non vi siano elementi sufficienti per esprimere il parere di competenza sulla compatibilità ambientale per il progetto “Aeroporto di Malpensa. Valutazione di Impatto Ambientale del nuovo Masterplan aeroportuale” presentato dalla Società ENAC – Ente Nazionale per l’Aviazione Civile;

- di prendere atto della valutazione negativa di incidenza sul SIC – ZPS “Valle del Ticino” espressa dall’Ente di gestione del Parco Naturale della Valle del Ticino con determinazione del dirigente responsabile n. 146 del 25.07.2011, ritenendo che la valutazione di incidenza debba essere estesa ai siti di Natura 2000 posti nelle immediate adiacenze, quali il SIC IT 1150002 “Lagoni di Mercurago”, il SIC IT 1150004 “Canneti di Dormelletto” ed il SIC IT 1150008 “Baraggia di Bellinzago”, considerando che lo studio di area vasta per essere significativo debba essere ampliato a un raggio di 30 Km dal sito aeroportuale;

- di considerare l’attuazione delle integrazioni e degli approfondimenti specificati in premessa quale condizione necessaria per poter stimare con maggiore attendibilità gli impatti sul territorio e commisurare adeguate precauzioni progettuali e mitigazioni ambientali per limitare le ricadute ambientali negative connesse con una motivata realizzazione del progetto che, in ogni caso non potrà prescindere dalla messa a disposizione di congrue risorse per l’accompagnamento ambientale del progetto;

- di inviare, il presente parere di compatibilità ambientale al Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare per il prosieguo dell’iter di competenza.

La presente deliberazione sarà pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte ai sensi dell’art. 61 dello Statuto e dell’art. 5 della L.R. 22/2010.

(omissis)