



TRASMISSIONE VIA PEC

*N. di prot. nell'oggetto del messaggio PEC.
Dati di prot. nell'allegato "segnatura.xml"*

Servizio Arpa: B2.01
Codice pratica: P22_2020_00196
Fascicolo: P22_2020_00196a

Provincia di Novara
Ufficio Autorizzazioni Ambientali-Emissioni-
Qualità dell'Aria
Piazza Matteotti, 1
28100 Novara

protocollo@provincia.novara.sistemapiemonte.it

Riferimento Vs. nota prot. n. 32710 del 1/12/2021, prot. Arpa n. 109410 del 1/12/2021.

Oggetto: Procedura di VIA di competenza statale del progetto "Aeroporto di Milano – Malpensa, Masterplan 2035". Proponente: ENAC. Trasmissione contributo tecnico-scientifico di Arpa.

Come da Vostra richiesta, con riferimento all'oggetto si trasmette il contributo tecnico-scientifico redatto da Arpa Piemonte in supporto all'istruttoria per l'espressione del parere regionale.

Nel seguito si richiamano le conclusioni delle valutazioni effettuate dall'Ente scrivente relativamente alle componenti rumore e atmosfera.

Circa gli aspetti legati all'impatto acustico, premettendo che le valutazioni sono state effettuate anche alla luce dei dati restituiti in questi anni dalla rete di monitoraggio gestita da Arpa Piemonte, pare opportuno sottolineare che risultano evidenti già nello scenario di riferimento (anno 2018) dei superamenti dei limiti assoluti di zona dovuti al contributo acustico apportato dal sorvolo degli aeromobili in partenza/arrivo dall'aeroporto di Malpensa. Tale superamento risulta particolarmente evidente nelle porzioni di territorio poste in classe acustica I e II dei PZA dei Comuni piemontesi interessate dalle rotte e ubicate all'interno del Parco del Ticino o nelle quali sono insediati recettori sensibili (scuole, case di cura/riposo, RSA). Considerato che lo scenario futuro di progetto (anno 2035) evidenzia solo dei leggeri scostamenti rispetto allo scenario di riferimento, in ragione del miglioramento dei livelli emissivi del "parco velivoli", vengono confermati i superamenti già appurati per lo scenario "baseline" (2018).

Si è di conseguenza osservato come il Proponente non preveda, nonostante i superamenti accertati, l'implementazione della propria rete di monitoraggio acustico sul territorio piemontese con centraline poste in corrispondenza delle rotte 280° e 320° che insistono sulle porzioni di territorio

Arpa Piemonte

Codice Fiscale – Partita IVA 07176380017

Dipartimento territoriale Piemonte Nord Est - Attività di Produzione Nord Est

Via Bruzza, 4 – 13100 Vercelli – Tel. 0161269811 – fax 0161269830

E-mail: produzione.nordest@arpa.piemonte.it - PEC: dip.nordest@pec.arpa.piemonte.it – www.arpa.piemonte.it

(classe I-II) maggiormente impattate. A giudizio dell'Ente scrivente pare opportuno che vengano installate almeno due postazioni di monitoraggio di tipo A (finalizzate alla misura del Rumore Ambientale): la prima all'interno del Parco del Ticino nel Comune di Pombia in corrispondenza della rotta di decollo 280° (ad esempio zona Montelame o Casone), la seconda nei pressi di recettori sensibili (casa di riposo, scuole) presenti nel Comune di Castelletto Ticino in corrispondenza della rotta di decollo 320°.

Inoltre, alla luce del miglioramento tecnico delle reti di monitoraggio, si ritiene opportuno prescrivere che il gestore aeroportuale metta a disposizione degli Enti e del pubblico, con eventuali profili differenziati di accesso, i dati ambientali prodotti, tra i quali i livelli di pressione sonora (LAeq) rilevati dalle centraline della propria rete di monitoraggio acustico in relazione al traffico aeroportuale presente presso l'aeroporto.

Relativamente agli impatti sull'atmosfera, lo "Studio previsionale revisione 1", presentato ad integrazione del Masterplan 2035, ha simulato le ricadute dei principali inquinanti atmosferici su un dominio di (12X7) Km che include solo "l'intorno aeroportuale", così come stabilito da ICAO ed ENAC, ovvero la distanza pari a 13 km dal centroide del poligono rappresentante l'aeroporto. Non sono stati quindi considerati i Comuni piemontesi prossimi all'aeroporto e sottesi alle rotte, ma solo i Comuni di Lonate Pozzolo, Ferno, Cardano al Campo, Casorate Sempione, Arsago Seprio, Somma Lombardo e Vizzola Ticino.

Le simulazioni previsionali effettuate sono relative a due scenari così definiti: "baseline 2018", sulla base dei movimenti degli aeromobili rilevati nel 2018 e "scenario futuro 2035" sulla base dei movimenti degli aeromobili stimati dalle previsioni di traffico del Masterplan, che prevedono un aumento di movimenti più marcato per la componente cargo, rispetto a quella dell'Aviazione Commerciale Passeggeri (+34%) e soprattutto rispetto a quella dell'Aviazione generale (+17%). Si precisa che tutti gli scenari considerano, oltre che ai movimenti aerei, anche il traffico indotto sulle principali arterie di comunicazione che afferiscono all'aeroporto.

Dalle risultanze modellistiche si evince che l'inquinante biossido di azoto (NO₂) presenta situazioni di criticità (superamento del limite annuale) in prossimità delle piste aeroportuali e della SS336 in entrambi gli scenari (attuale e futuro). Tale situazione secondo il Proponente trova spiegazione nell'approccio cautelativo utilizzato, che considera il parco degli aeromobili invariato rispetto alla situazione attuale (non considera il miglioramento tecnologico) ed il valore medio di NO₂, rilevato presso la stazione di qualità dell'aria di Ferno, che fa parte della rete di monitoraggio di Arpa Lombardia, come dato di fondo ambientale. Di fatto tale postazione, seppure esterna al sedime aeroportuale, risente comunque già attualmente dell'attività aeroportuale e dell'intorno fortemente antropizzato che caratterizza il territorio.

Relativamente alla fase di cantiere, lo studio previsionale ha considerato, cautelativamente, lo scenario peggiorativo, ovvero, le ricadute sul territorio dovute alla contemporaneità dei cantieri dell'AirportCity e della ferrovia Malpensa T2-Gallarate. Dalle mappe risultanti, non si evincono situazioni di superamento e/o criticità per nessun parametro considerato ed in particolar modo per le polveri PM₁₀. Si precisa che tutti gli scenari hanno considerato l'adozione delle migliori tecniche di contenimento ed abbattimento tipiche per i cantieri.

Sulla base dello studio previsionale presentato, si può dunque ragionevolmente concludere che l'attività aeroportuale non incida direttamente sulle concentrazioni di inquinanti rilevate nell'intorno del sedime di Malpensa, che già attualmente presenta situazioni di pressione per l'inquinamento di Biossido di azoto, dovuto principalmente alla marcata presenza di insediamenti produttivi e

infrastrutture viarie che lo caratterizzano. Tale pressione, in linea con i centri urbanizzati, è tuttavia, critica per la vegetazione del vicino Parco del Ticino nelle immediate vicinanze che risente degli effetti nocivi degli ossidi di azoto (NO_x). Tale considerazione, sebbene il dominio di studio non includa il territorio piemontese, può ritenersi ragionevolmente valida anche per il Parco del Ticino sul nostro territorio regionale.

Distinti saluti.

Il Responsabile della Struttura
Attività di Produzione Nord Est
Dott. Jacopo Mario Fogola
(Firmato digitalmente)