



**LEGAMBIENTE**

Anticipata via PEC

DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

**Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela  
del Territorio e del Mare  
Direzione Generale per le valutazioni ambientali  
Viale C. Colombo, 44 - 00147 ROMA**

**VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE AI SENSI DELL'ART. 26 DEL D.LGS 152/06 E S.M.I.  
RELATIVA AL NUOVO MASTER PLAN DELL'AEROPORTO DI MILANO MALPENSA**

**OSSERVAZIONE N. 3 ALLE INTEGRAZIONI VOLONTARIE  
QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO E QUALITÀ DELL'ARIA**

La valutazione di impatto ambientale relativamente agli aspetti dell'inquinamento atmosferico presentata nel documento "Nuovo Master Plan Aeroportuale - Procedura di V.I.A. Integrazioni Volontarie: Approfondimenti Ambientali" mantiene la maggior parte degli aspetti critici già segnalati relativamente al documento originario.

In particolare, per quanto riguarda il quadro di riferimento normativo e di qualità dell'aria:

- La definizione del quadro di riferimento normativo tuttora non considera il recepimento nella normativa nazionale della direttiva 2008/50 effettuato con il Decreto Legislativo 13 agosto 2010, n. 155 che, tra l'altro, introduce un valore obiettivo per il PM<sub>2,5</sub> (da raggiungersi entro il 1 gennaio 2010) e valori obiettivo per arsenico, cadmio, nichel e benzo(a)pirene.
- Tutte le analisi comparative sull'andamento temporale dei dati di qualità dell'aria e del traffico aereo utilizzano come indicatore di quest'ultimo il numero annuo di passeggeri; tuttavia, non è in alcun modo documentato che questo indicatore sia effettivamente rappresentativo dell'evoluzione temporale del traffico aereo. L'affermazione "*Il tendenziale trend di miglioramento non trova un'univocità di lettura con le evoluzioni del traffico aereo (ed in particolare non si trova una chiara correlazione tra la riduzione del traffico aereo ed i trend di miglioramento)*" non risulta pertanto documentata in alcun modo.
- L'affermazione "*Si rileva un generale apprezzabile incremento dei valori monitorati nell'anno 2009 se posto a confronto con gli anni 2008 e 2010 (si cita a titolo di esempio il trend registrato presso la centralina di Ferno)*" è del tutto discutibile per quanto riguarda l'utilizzo del termine "apprezzabile".
- L'affermazione "*rispetto alla data di pubblicazione del SIA il contesto di riferimento denota un generale trend di miglioramento ed una conseguente accresciuta capacità di carico dell'ambiente*" è del tutto inaccettabile. Il presunto trend di miglioramento, peraltro non generalizzato a tutta l'area visto quanto riportato per la centralina di Ferno, non costituisce un elemento a supporto e giustificazione dell'incremento dei livelli di concentrazione stimati con la simulazione modellistica.

Relativamente allo studio di impatto sulla qualità dell'aria per la fase di cantiere:

- la valutazione dell'impatto fa tuttora riferimento alle sole emissioni di polveri derivanti dalle operazioni di scarico dei materiali e di erosione del vento e non considera in alcun modo le emissioni dei mezzi di cantiere, in particolare con riferimento alle emissioni di ossidi di azoto e di materiale particolato

Relativamente allo studio di impatto sulla qualità dell'aria per la fase di esercizio si ribadiscono le osservazioni già prodotte relativamente al precedente documento, ovvero:

- la valutazione modellistica non prende in considerazione il PM2.5 e non valuta l'effetto delle emissioni delle attività aeroportuali ed indotte sui livelli di concentrazione di ozono in conseguenza delle emissioni di ossidi di azoto e di composti organici volatili
- la valutazione della dispersione atmosferica utilizza il modello AERMOD senza precisare le modalità di schematizzazione delle sorgenti di emissione, ed in particolare quelle degli aeromobili, e senza riportare in dettaglio i flussi di massa associati alle diverse sorgenti in ingresso al modello di dispersione.
- il modello AERMOD è normalmente applicato per la dispersione atmosferica delle emissioni di sorgenti fisse: continua a non essere documentata l'effettiva applicabilità del modello al complesso delle emissioni aeroportuali ed in particolare a quelle degli aeromobili durante le fasi di decollo ed atterraggio
- la simulazione utilizza i dati dell'anno meteorologico 2007 senza dimostrare la rappresentatività meteorologica di tale anno. Inoltre, data la rilevanza dell'opera in progetto sarebbe quantomeno opportuno effettuare la simulazione per più anni meteorologici al fine di svincolare i risultati dalla situazione contingente dell'anno 2007.
- sebbene il piano di lavoro presentato, le metodologie adottate e il livello di approfondimento siano state giudicate adeguate al caso di studio (parere 221 del 19 dicembre 2008), tuttavia il grado di dettaglio delle informazioni fornite nello studio relativamente ai dati di ingresso allo studio modellistico risulta del tutto insufficiente e tale da non consentire una valutazione oggettiva della modalità di esecuzione della simulazione modellistica stessa.
- I risultati della simulazione modellistica sono prodotti esclusivamente in termini di variazione comparativa senza alcuna indicazione degli attuali livelli di concentrazione dei parametri di riferimento della qualità dell'aria, così da non rendere possibile la quantificazione del ruolo effettivo sulla qualità dell'aria delle emissioni associate all'esercizio aeroportuale nei diversi scenari considerati.

Più in generale, si evidenziano le seguenti criticità:

- la valutazione si limita agli inquinanti oggetto della vigente normativa e non prende in considerazione altri inquinanti, ad in particolare al particolato ultrafine, che recenti studi di letteratura associano alle aree limitrofe ad aeroporti. Si veda ad esempio:
  - Westerdahl et al., Atmospheric Environment 2008. *The Los Angeles International Airport as a source of ultrafine particles and other pollutants to nearby communities*
  - Hu et al., Environmental Science & Technology 2009 *Aircraft Emission Impacts in Neighborhood Adjacent to a General Aviation Airport in Southern California*
  - Schürmann et al., Atmospheric Environment 2007 *The impact of NOx, CO and VOC emissions on the air quality of Zurich airport.*
  - Hsu et al., 2011 ISEE 22nd Annual Conference, Seoul, Korea, 28 August-1 September 2010. *Spatiotemporal Patterns of Ultrafine Particle Counts and Fine Particle Mass in Neighborhoods Surrounding an Airport*
  - The Danish Ecocouncil 2012 *AIR POLLUTION IN AIRPORTS: Ultrafine particles, solutions and successful cooperation*
- la valutazione si limita alla stima delle concentrazioni in atmosfera senza minimamente considerare i fenomeni di deposizione al suolo degli inquinanti, ed in particolare quelle di idrocarburi incombusti allo stato solido e gassoso che sono state riconosciute come causa del danno ambientale per la compromissione del bosco nella decisione del Giudice del tribunale di Milano a favore del Sig. Quintavalle
- Nel commentare i risultati relativi alla massima concentrazione media mobile sulle 8 Ore di CO in corrispondenza delle Centraline di Qualità dell'Aria si sottolinea che l'aumento riscontrato è “*non rilevante ai fini del confronto con il previsto parametro di riferimento*” e si giustifica tale incremento

con il fatto che "aumentano le emissioni in tutte le componenti analizzate all'interno del presente studio, ad eccezione di quelle legate ai GSE in attività sui piazzali per la sosta degli aeromobili".

E' ben noto che il CO è un inquinante derivante da processi di incompleta combustione

Se i risultati modellistici relativi al CO non destano generano criticità dal punto di vista del rispetto del relativo limite di qualità dell'aria, tuttavia i consistenti incrementi attesi nello scenario Futuro 2030 (da 3 a 7 volte rispetto allo Scenario Intermedio) lasciano presupporre altrettanto sensibili incrementi dei livelli di concentrazione di PIC (Prodotti di Incompleta Combustione) tanto allo stato gassoso quanto allo stato solido. Sebbene questi inquinanti non siano specificatamente regolati dalla normativa sulla qualità dell'aria il loro potenziale effetto nocivo su ambiente in generale e salute umana in particolare è documentato.

- I risultati della stime del 99,8° Percentile delle concentrazioni medie orarie di NOx in corrispondenza delle Centraline di Qualità dell'Aria evidenziano in quasi la totalità dei casi situazioni peggiorative, con gli incrementi maggiori dove i valori sono già notevolmente al di sopra della soglia di riferimento (Ferno e Lonate Pozzolo) o dove divengono molto prossimi alla soglia stessa (Turbigio). Peraltro, in corrispondenza di una delle due sole centraline in cui si stimano riduzioni della concentrazione (Somma Lombardo), per quanto la riduzione sia molto consistente, la soglia di riferimento normativo rimane tuttora ampiamente superata.

Infine, si segnala un grave errore metodologico che caratterizza l'intera valutazione dell'impatto sulla qualità dell'aria. Infatti, i risultati della simulazione modellistica, tanto per lo scenario intermedio quanto per lo scenario finale 2030, sono impropriamente ed erroneamente confrontati con i limiti di qualità dell'aria. I valori di concentrazione stimati devono invece intendersi come aggiuntivi rispetto al fondo esistente e la loro asserita ridotta rilevanza in termini assoluti rispetto ai limiti stessi non ha alcuna valenza in quanto è il complesso delle immissioni (fondo + contributo addizionale stimato) che deve essere utilizzato per il confronto e la verifica del rispetto dei limiti stessi.

Peraltro, il fatto che le sole emissioni associate all'esercizio aeroportuale determinino valori del 99,8° percentile delle concentrazioni medie orarie di NOx determinino il mancato rispetto del limite di qualità dell'aria in corrispondenza di alcune centraline di Qualità dell'Aria più prossime al sedime aeroportuale (Ferno, Lonate Pozzolo, Somma Lombardo) costituisce di per sé un elemento contrario alla valutazione di compatibilità ambientale.

**ALLA LUCE DI QUANTO ESPOSTO SI CHIEDE DI ESPRIMERE PARERE DI COMPATIBILITÀ AMBIENTALE NEGATIVO AL MASTER PLAN DI MALPENSA.**

Si porgono i più cordiali saluti.

Il Presidente del Circolo di Legambiente  
di Gallarate, Emilio Magni

Il Presidente della Delegazione del FAI  
del Seprio, Maria Antonietta Protasoni

Il Responsabile ACLI di Zona  
e della città di Gallarate  
Carlo Naggi

Gallarate, 02 agosto 2012

P.S. Ai sensi della normativa vigente, si chiede che venga dato ai sottoscritti comunicazione dell'esito della presente osservazione.