

D.P.C.M. 13-12-1999

Conferma del trasferimento programmato dei voli da Linate a Malpensa, a norma dell'art. 6, comma 5, della L. 8 luglio 1986, n. 349.

Pubblicato nella Gazz. Uff. 13 dicembre 1999, n. 291.

IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

Vista la *legge* 8 luglio 1986, n. 349;

Visto il decreto in data 25 novembre 1999 adottato dal Ministro dell'ambiente, di concerto con il Ministro per i beni e le attività culturali, concernente la valutazione di impatto ambientale relativa all'aeroporto intercontinentale di Milano Malpensa;

Vista la richiesta di applicazione del procedimento previsto dall'art. 6, comma 5, della citata legge n. 349 del 1986, avanzata dal Ministro dei trasporti e della navigazione in data 29 novembre 1999;

Vista la valutazione espressa dal Consiglio dei Ministri nella riunione del 3 dicembre 1999;

Decreta:

1. Tenuto conto degli impegni assunti, anche in sede comunitaria, all'atto dell'inserimento dell'*hub* di Malpensa nell'ambito delle reti di trasporto europeo, nonché della sua rilevanza determinante per il sostegno e lo sviluppo dell'economia delle regioni nord-occidentali e del Paese nel suo complesso, resta confermato il trasferimento dei voli, programmato dal prossimo 15 dicembre 1999, così come concordato con la Comunità europea.

In relazione a quanto sopra, saranno subito attivate, con il concorso di tutte le istituzioni interessate, le misure già individuate al fine di ridurre l'impatto ambientale al di sotto di quello attuale.

Ogni ulteriore decisione sarà subordinata ad una verifica dell'efficacia delle misure adottate e della situazione degli ambiti territoriali interessati. All'esito degli accertamenti ed

a seguito di una valutazione con i competenti organismi comunitari, saranno individuate soluzioni complessive per il sistema aeroportuale milanese (Malpensa - Linate), che attraverso misure trasparenti e non discriminatorie ne garantiscano lo sviluppo, valorizzandone in particolare la funzione sinergica per efficienti collegamenti con le regioni meridionali.

L'unito allegato forma parte integrante del presente decreto.

Allegato

A - Interventi immediati sulle condizioni di esercizio:

a) ottimizzazione, con l'impiego di un adeguato modello di simulazione delle rotte di decollo e atterraggio e dei criteri di impiego delle due piste dell'aeroporto, con l'obiettivo di:

minimizzare l'area di impatto complessiva (interna all'isofona L_{va} 60 dbA);

minimizzare la popolazione residente nella fascia delimitata dalle isofone L_{va} 65-75 dbA;

garantire che la superficie delimitata dalla isofona L_{va} 75 dbA resti all'interno del sedime aeroportuale;

b) la riduzione della spinta di decollo dei motori a 1000 ft (anziché a 1500 ft);

c) un controllo sui tempi di accensione dei motori ausiliari (controllo uso APU), necessari per l'utilizzazione dell'aeromobile durante la sosta;

d) un uso «despecializzato» delle piste in modo da consentirne un utilizzo equilibrato;

e) una migliore distribuzione delle rotte di decollo;

f) la limitazione del volo notturno secondo le nuove prescrizioni (eliminazione dei voli dalle h. 23 alle h. 6).

B - Interventi immediati di mitigazione e controllo:

a) limitazione a particolari fasce orarie e periodi settimanali del traffico degli aerei più rumorosi (i c.d. «capitoli 2») in prospettiva dell'eliminazione degli stessi;

b) l'applicazione della spinta inversa dei motori in fase di atterraggio (cd. «*reverse thrust*») e sua utilizzazione al minimo a meno che non sia esclusivamente necessario per motivi di sicurezza;

c) il controllo della gestione dello spazio esistente tra il piazzale di sosta e le piste di decollo (cd. «*Apron control*»);

d) il controllo del rispetto delle rotte e delle procedure previste;

e) utilizzazione nonché estensione ed adeguamento della Rete di rilevamento esistente ai fini del monitoraggio e l'applicazione di sanzioni nel caso di mancato rispetto delle rotte e delle procedure antirumore (adeguamento definitivo entro sei mesi);

f) istituzione della commissione di cui all'art. 5 del decreto ministeriale 31 ottobre 1997.

C - Ulteriori interventi di mitigazione e controllo.

Entro il mese di gennaio 2000 sarà concluso l'accordo quadro di programma previsto dall'art. 43 della legge n. 144/1999 volto a definire nell'ambito di un programma generale di intervento finalizzato alla mitigazione ed alla bonifica dell'impatto sonoro, finanziato con i fondi statali e con i proventi della nuova imposta regionale sul rumore ed articolato secondo un criterio di priorità, che preveda: interventi di immediata attivazione; interventi da completare nell'arco di due anni; interventi di adeguamento della strumentazione urbanistica.

D - Interventi di medio termine.

Definizione entro il 31 gennaio 2000 di un accordo procedimentale tra le amministrazioni interessate (Ministero dei trasporti e della navigazione, Ministero dell'ambiente, regione

Lombardia, regione Piemonte, provincia di Varese, provincia di Novara e S.E.A.) volto a definire idonee azioni coordinate per tutte le componenti ambientali, in particolare:

per quanto riguarda l'aria: una campagna di monitoraggio (della durata di un anno a partire da gennaio 2000);

per quanto riguarda l'acqua: un aggiornamento del piano aeroportuale delle acque (della durata di sei mesi, gennaio-giugno 2000), la realizzazione di una rete di pozzi di controllo (durata dell'intervento: 1 anno) ed il monitoraggio sulla qualità delle acque;

per quanto riguarda la salute pubblica: una indagine epidemiologica;

per quanto riguarda il verde: la realizzazione di una fascia forestale di protezione (durata: 3 anni - gennaio 2000/dicembre 2003) e il monitoraggio del danno forestale (durata: otto mesi - aprile/dicembre 2000).

Nell'ambito di tale accordo saranno altresì definite le modalità di controllo e vigilanza sulle azioni anzi illustrate comprese quelle di cui ai punti A, B e C, nonché l'istituzione di un osservatorio ambientale permanente cui demandare il compito di effettuare tali attività, nonché di provvedere alla:

ricognizione degli aeromobili appartenenti al capitolo 3, secondo un criterio di performance acustica, sulla base del quale definire nell'immediato limiti specifici da rispettare durante le operazioni di decollo e, nel prossimo futuro, ulteriori misure di selezione del traffico;

definizione, in corrispondenza di ogni sensore installato nell'ambito della rete di monitoraggio di limiti massimi (espressi come LAFmax) calibrati sulle migliori performance acustiche ottenibili in relazione alle procedure di decollo seguite ed articolati in relazione alla classificazione di cui al punto precedente;

verifica della possibilità di spostamento di voli *charter* o altri voli da Malpensa a Linate o ad altri aeroporti;

verifica dell'effettivo avvio delle attività del programma di cui al precedente punto C.