

Le esigenze operative derivanti dal nuovo assetto di traffico di Malpensa, profondamente cambiato negli ultimi anni, soprattutto nella ripresa successiva alla crisi collegata alla pandemia, si sono modificate in modo significativo sia per l'incidenza in notevole aumento del settore cargo courier che per la diversa ripartizione dei voli passeggeri nell'arco della giornata.

Ciò ha, tra l'altro, reso necessario rimodulare orari e scenari operativi, allo scopo di coniugare l'efficienza dello scalo rispetto alla domanda di traffico in essere (ed i relativi effetti su connettività, qualità del servizio e sviluppo occupazionale) e le esigenze di qualità della vita dei cittadini residenti nell'intorno aeroportuale in termini di contenimento e riduzione degli impatti acustici e ambientali.

Il principio normativo di riferimento seguito è quello stabilito in sede europea per la riduzione dell'impatto acustico complessivo generato sull'insieme della popolazione residente nell'intero territorio coinvolto. Ogni azione e ogni misurazione, quindi, deve prendere in considerazione la completa area interferita.

Per conciliare la nuova configurazione della domanda con la necessità e l'impegno condiviso di contenere e ridurre l'impatto acustico sul territorio, nel corso del 2022 è stata sperimentata una modifica all'orario di passaggio da scenario diurno a scenario notturno, finalizzata alla riduzione in termini complessivi della popolazione esposta a livelli di rumore superiori ai 60 dB LVA; in particolare si è sperimentato il ritardo di un'ora (dalle 23:30 alle 00:30) per l'utilizzo esclusivo e senza deroghe dello scenario notturno (in assenza di vincoli imposti da motivi di safety o da impedimenti infrastrutturali legati ad attività manutentive o di cantiere).

Nello specifico la sperimentazione ha prodotto benefici rilevanti a sud dell'aeroporto. Poiché tale soluzione ha generato contestualmente anche un aumento, per quanto più contenuto, della popolazione esposta a livelli di rumore superiori ai 60 dB LVA a nord dell'aeroporto, la Commissione ha condiviso la necessità di introdurre ulteriori misure di mitigazione.

In particolare:

- Una revisione e integrazione delle SID di decollo, così come definita e condivisa tra SEA, le amministrazioni del territorio ed ENAV in sede del tavolo tecnico appositamente attivato dalla Commissione Aeroportuale, per cui SEA ha già affidato lo studio aeronautico ad ENAV e si impegna ad avviarlo, con i successivi necessari studi di impatto acustico, in tempi tali da consentire un'applicazione delle nuove SID con l'inizio del 2024.
- La definizione di criteri che consentano di escludere gli aeromobili più rumorosi dalla fascia notturna ovvero dalle 23 alle 6:00, secondo un percorso che potrà portare i primi effetti già con l'inizio del 2024, per consolidarsi quindi attraverso il confronto e la ratifica di ENAC dei criteri tecnici e non discriminatori proposti da SEA.
- L'impegno di SEA a portare in approvazione da parte della Autorità di Regolazione dei Trasporti entro il 2023 (non avendo potere per l'attuazione diretta), un piano tariffario che penalizza in modo significativo l'impiego di aeromobili rumorosi durante le ore notturne (cosiddette *green charges*), così che possa essere applicato dall'inizio del 2024.
- L'impegno di SEA ad attivare nell'immediato le attività necessarie per definire il piano di contenimento e risanamento acustico, senza attendere la prevista formale approvazione della zonizzazione per procedere.
- A seguito della approvazione definitiva della zonizzazione, SEA, in coordinamento con ENAC, definirà il percorso per l'implementazione di un sistema che verifichi e assicuri il rispetto delle rotte/SID definite, in analogia a quanto in essere in altri aeroporti europei.

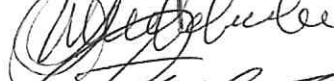
A fronte di queste misure la Commissione, considerando anche gli esiti della sperimentazione elaborati da ARPA, ritiene sostenibile lo spostamento dell'orario di attivazione dello scenario notturno (pista singola con decolli per 17R e atterraggi per 35L) dalle 23:30 alle 00:00. *

Il Gestore si impegna, in coordinamento con ENAV ed ENAC, ad attuare le azioni di mitigazione descritte nei paragrafi precedenti.

La commissione concorda che, una volta verificata l'efficacia delle nuove SID, sia possibile attivare temporaneamente lo scenario notturno alle ore 00.30 al fine di valutarne la rispondenza agli obiettivi dichiarati in premessa, procedendo nel contempo con il processo di implementazione e la validazione delle altre misure concordate, la cui efficacia ne consentirà la stabilizzazione.

Una volta implementate le azioni di mitigazione sopra elencate e valutate nella loro efficacia, nonché definito il piano di contenimento e risanamento acustico, sempre perseguendo lo scopo di coniugare l'efficienza dello scalo rispetto alla evoluzione della operatività con le esigenze di contenimento e riduzione degli impatti acustici, si valuteranno possibili rimodulazioni degli orari di attivazione degli scenari, che ne ottimizzino l'efficacia dell'applicazione.

** (con tolleranza di 15' per consentire di attuare il cambio di scenario in modo efficiente e sicuro, ove i voli schedati nella fascia oraria interessata lo richiedano) da inserire/gestire nel NOTAM.*

GESTORE AEROPORT. 
SINDACO CASPATES 
SINDACO LONATE POZZOLO 
SINDACO SOMMA LOMBARDO 
SINDACO ARNAGO SEGRIO 
SINDACO CARRANO 
SINDACO CAZ. E. 
SINDACO SANTOPIETRO 
SINDACO VIGEVANO 
SINDACO NOSE 
SINDACO TURBIGO 
PER SINDACO FERNO 