



**ISPRA**

Istituto Superiore per la Protezione  
e la Ricerca Ambientale

***RICHIESTA DI INTERVENTO STATALE – ART. 309 D.LGS. 152/06***

***ESPOSTO QUINTAVALLE – AEROPORTO MALPENSA***

***VALUTAZIONE DEL DANNO AMBIENTALE***

**SERVIZIO PER LE EMERGENZE AMBIENTALI**

**Settore Valutazioni del Danno Ambientale**

**Aprile 2011**

## INDICE

Premessa.....	3
1. I fatti denunciati e quelli riscontrati .....	4
2. Individuazione del danno ambientale.....	7
3. L'istruttoria per il danno ambientale.....	13
4. Conclusioni.....	17

## Premessa

La presente relazione é stata elaborata su richiesta del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, il quale, con note prot. DSA-2009-0026946 del 12/10/2009 acquisita dall'ISPRA al Prot. Gen. n. 043353 del 16 ottobre 2009, prot. DVA-2010-0022187 del 20/09/2010 (sollecito) acquisita dall'ISPRA al Prot. Gen. n. 0030915 del 22 settembre 2010, prot. DVA-2010-0024176 del 12/10/2010 (sollecito) acquisita dall'ISPRA al Prot. Gen. n. 33424 del 13 ottobre 2010, prot. DVA-2010-0025676 del 25/10/2010 (invio ulteriore documentazione) acquisita dall'ISPRA al Prot. Gen. n. 0035559 del 26 ottobre 2010, prot. DVA-2011-0006605 del 18/3/2011 (sollecito) acquisita dall'ISPRA al Prot. Gen. n. 0009830 del 21 marzo 2011, ha incaricato questo Istituto di *"effettuare gli accertamenti necessari sullo stato dei luoghi e di predisporre una dettagliata relazione preliminare e tecnica al fine di addivenire a una conoscenza più approfondita in merito ai danni ambientali denunciati dall'esposto del Sig. Umberto Quintavalle del 28/8/2009"*. Tali danni ambientali risultano documentati da sentenza emanata, presso il Tribunale Civile di Milano, a favore del Sig. Umberto Quintavalle ai danni della SEA (Società per gli Esercizi Aeroportuali di Malpensa 2000) e del Ministero dei Trasporti, nell'ambito del procedimento civile n. 6309/99 R.G. (sentenza n.11169 del 22 settembre 2008).

Con stessa nota di sollecito prot. DVA-2010-0022187 del 20/09/2010, il MATTM ha segnalato di aver ricevuto un ordine della Procura della Repubblica presso il Tribunale di Busto Arsizio di esibizione e consegna di tutta la documentazione inerente il procedimento avviato con la nota prot. DSA-2009-0026946 del 12/10/2009 ed il relativo provvedimento finale.

Nel frattempo, il Sig. Quintavalle ha avanzato ad ISPRA, in data 10/11/2010, una richiesta di accesso agli atti amministrativi, in particolare alla relazione stilata il 09/08/2010 dal Dott. Vittorio Chiesa, Comandante Provinciale del Corpo Forestale dello stato di Varese, acquisita dall'ISPRA al Prot. Gen. n. 0039297 del 18 novembre 2010 e non ancora soddisfatta.

La presente relazione é diretta a fornire al MATTM gli elementi utili ad assumere le determinazioni che riterrà opportune circa il presunto danno ambientale denunciato nell'esposto del sig. Quintavalle.

L'ISPRA, acquisita tutta la documentazione richiesta nelle conclusioni della seguente relazione, potrà procedere, su richiesta dello stesso MATTM, alla predisposizione di una relazione più approfondita, contenente una più complessiva e dettagliata descrizione dei danni ambientali e dell'eventuale riparazione.

## 1. I fatti denunciati e quelli riscontrati

Il Sig. Quintavalle, quale rappresentante della società "Cascina Tre Pini", titolare di circa 200 ettari di terreno (in parte coperti da bosco ed in parte destinati ad uso agricolo) in località "Il Dosso", in agro del comune di Somma Lombardo (VA) per il 99% e di Vizzola del Ticino (VA) per l'1% circa, all'interno del Parco della Valle del Ticino e in prossimità della struttura aeroportuale di Malpensa 2000, ha richiesto, ai sensi dell'art. 309 del D.Lgs. 152/06, con esposto del 28/8/2009 (prot. DSA-2009-0025701 del 29/9/2009), l'intervento del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare in relazione ai danni ambientali causati dal sorvolo di aeromobili che utilizzano il vicino aeroporto di Malpensa 2000.

La richiesta di intervento denuncia il grave danno ambientale causato dall'esercizio dell'aeroporto di Malpensa 2000 sul Parco della Valle del Ticino, area classificata come SIC (Sito di Importanza Comunitaria) e ZPS (Zona a Protezione Speciale) nonché riserva della Biosfera Unesco, e quindi sulla sua proprietà, inclusa nel Parco.

Nell'esposto si segnalano sia i danni ambientali già causati finora sia i maggiori danni ambientali che potrebbero derivare dall'ampliamento dell'aeroporto mediante la costruzione di una terza pista, la cui ubicazione si segnala essere prevista su di un'area cosiddetta di mitigazione ambientale, adiacente al sedime aeroportuale ed interna al Parco della Valle del Ticino.

Per dare maggiore consistenza alla richiesta di intervento statale relativamente ai danni ambientali in essere dall'inizio dell'esercizio dell'aeroporto, si fa riferimento anche ad una sentenza del Tribunale civile di Milano, emessa il 22/09/2008, che ha condannato la Società Esercizi Aeroportuali (SEA spa) ed il Ministero dei Trasporti ad indennizzare con 4.000.000 di Euro la società Cascina Tre Pini per avere causato, dal 1998 al 2006, emissioni di sostanze inquinanti ed emissioni acustiche eccedenti la normale tollerabilità.

Dalle informazioni desumibili dalla documentazione agli atti, tra cui la nota della ex Divisione III della DSA del 21/10/2010 prot. DSA-VIA-00-2010-666 concernente "*informazioni in merito all'aeroporto di Malpensa*", ivi compresa la sentenza del Tribunale di Milano già citata, emerge quanto segue.

Il Master Plan di Malpensa 2000 è stato approvato nel 1985, la realizzazione dell'aeroporto era prevista nella legge 449/85 e il PRG dell'aeroporto era stato approvato dalla regione Lombardia nel giugno 1986 e dal Ministero dei Trasporti con Decreto 903/87, con uno scenario di traffico di 12.000.000 di passeggeri/anno.

Il progetto dell'aeroporto non è stato assoggettato a una procedura di valutazione di impatto ambientale di competenza statale in quanto precedente all'entrata in vigore del DPCM 377/88, recepite la Direttiva n. 85/337/CE, che esentava da tale procedura, con una disposizione transitoria, i progetti autorizzati prima del settembre 1988.

La Regione Lombardia, aveva comunque, a suo tempo, espletato un'autonoma procedura di VIA, anche in assenza di una specifica normativa di riferimento.

Infatti, il Piano Regolatore Generale dell'aeroporto è stato approvato nel 1986 ed il progetto, denominato "Malpensa 2000", è stato corredato da uno "Studio di Impatto Ambientale", approvato dalla Regione Lombardia nel luglio 1988.

Nel 1994, nella seduta di Essen del Consiglio dei Ministri Europei, l'aeroporto di Malpensa 2000 è stato inserito nei 14 progetti del TEN (Trans-European Network) e tale scelta ha modificato il ruolo dell'infrastruttura da aeroporto point-to-point ad Hub aeroportuale (con il termine Hub si intende un aeroporto che costituisce un modello di sviluppo della rete delle compagnie aeree costituito da uno scalo dove si concentrano la maggior parte dei voli. Solitamente questo scalo è anche la base di armamento della linea aerea).

Il Parlamento Europeo ha stabilito con Decisione 1692 del 1996 che tutti i progetti TEN dovessero essere sottoposti a procedura di VIA, per cui, poiché l'aeroporto di Malpensa era stato valutato, invece, con una procedura sperimentale della sola regione Lombardia, l'allora Ministro dell'Ambiente in data 19/06/98, in ragione del mutato status dell'aeroporto e delle conseguenti modifiche sostanziali del sistema di gestione e delle pertinenze, in relazione ai possibili impatti ambientali, nonché sulla base della citata decisione del Parlamento Europeo, chiese al Ministero dei Trasporti che si sottoponesse a VIA il mutato assetto dell'aeroporto, l'incremento del traffico aereo e le modifiche territoriali che ne derivavano.

La sentenza del Tribunale Civile di Milano, citata in precedenza, riporta a pag. 39 che il riscontro ottenuto da parte del Ministero dei Trasporti, con nota del 15/7/98, affermava che *"l'asserito incremento del traffico aereo, di per sé solo, non può costituire presupposto per l'attivazione della VIA"*.

Malgrado ciò, la procedura di VIA venne attivata nel luglio 1999 e si concluse con decreto del 25/11/1999, numero 4231, con esito negativo, in quanto i livelli di inquinamento atmosferico e acustico non erano compatibili con il territorio.

Lo scenario di riferimento su cui si era svolta la procedura di VIA era stato individuato con un busy-day di 944 movimenti e circa 24.000.000 di passeggeri/anno.

Per superare tale esito negativo, il 13/12/1999, fu emanato un DPCM che, permettendo lo spostamento di un numero di voli dall'aeroporto di Malpensa a quello di Linate, individuava al contempo alcune azioni ed adempimenti finalizzati a minimizzare lo scenario di impatto ambientale da conseguire attraverso la firma di un Accordo Procedimentale e l'istituzione di un Osservatorio Ambientale.

A tale scopo, in data 15/3/2000, era stato sottoscritto un Accordo di Programma Quadro in materia di trasporti per l'aeroporto di Malpensa 2000 dal MATTM, dal Ministero dei Trasporti, dalla Regione Lombardia e dai Comuni interessati, in attuazione dell'articolo 43 della L. 144/99, che ha stanziato le risorse occorrenti per la risoluzione degli impatti acustici e atmosferici degli insediamenti residenziali ubicati nelle immediate vicinanze di Malpensa.

Nel frattempo, era stata prevista l'istituzione di un Osservatorio Ambientale che non si è mai concretizzata. Inoltre, le attività necessarie per la risoluzione dei problemi dovuti all'impatto acustico ed atmosferico dell'aeroporto non hanno mai avuto seguito.

Infine, nel 2007, la SEA presentò apposita richiesta per l'attivazione di una procedura di scoping (fase preliminare all'attivazione di una procedura di VIA), prevista dall'articolo 30 della legge 62 del 2005; al riguardo, la Commissione tecnica VIA/VAS, con parere 221 del 19/12/2008, ha ritenuto il documento presentato adeguato per l'avvio della procedura di VIA.

Il progetto presentato in sede di scoping prevedeva la realizzazione di una terza pista e di un nuovo edificio da adibire a Terminal, di nuove aree di sviluppo cargo e logistica, per una previsione di traffico pari a 50.000.000 di passeggeri/anno all'anno 2030.

A seguito di tale procedura di scoping, è stato attivato un Tavolo Tecnico presso il MATTM che sta tuttora valutando, dopo aver preso atto della situazione e delle problematiche emerse, anche con riferimento agli eventuali impatti sul territorio circostante, incluso quello della Regione Piemonte, quale sia il percorso più corretto per l'attivazione della procedura di VAS e di quella di VIA.

## 2. Individuazione del danno ambientale

Esaminata la documentazione agli atti e sulla base delle conclusioni della sentenza del Tribunale Civile di Milano emessa nel 2008, si può affermare che sussista un danno ambientale (dal punto di vista fenomenologico) conclamato nell'area di proprietà della società Cascina Tre Pini, all'interno del Parco regionale della Valle del Ticino.

In aggiunta, sulla base di quanto descritto nella relazione del sopralluogo (v. nota prot. n. 20702 LIV dell'8/9/2010 – Ispettorato Generale del Corpo Forestale dello Stato – inviata in allegato alla nota del MATTM prot. DPN-2010-0021428 del 07/10/2010) effettuato da parte del Comando Provinciale di Varese del CFS su richiesta della Direzione generale per la Protezione della Natura e del Mare del MATTM, si è verificato un deperimento della flora e della fauna, e dell'habitat naturale nell'area interessata con una percentuale variabile tra il 25% e il 50% di piante adulte secche al suolo o deperenti (ancora in piedi) rispetto al totale delle piante adulte, a seconda delle zone esaminate.

Nel dettaglio, la sentenza suddetta evidenzia che:

- I suoli delle aree della società Cascina Tre Pini prossime all'aeroporto e specificamente interessate dai sorvoli (in particolare quelle destinate a bosco, le prime ad essere sorvolate dagli aerei in fase di decollo e poste ad una quota di circa 15 m superiore rispetto a quelle seminative) sono caratterizzati da una notevole presenza di idrocarburi policiclici aromatici (IPA) e di idrocarburi totali, più elevata di quella riscontrata nelle altre aree di proprietà. Tutto questo malgrado il sito non sia interessato da flussi di traffico veicolare stradale e non sia stata individuata un'altra possibile origine di tali inquinanti;
- La CTU del Prof. P. Genevini, che ha costituito la base della decisione del Giudice del Tribunale di Milano a favore del Sig. Quintavalle, dimostra che il danno ambientale (dal punto di vista fenomenologico) rilevato, costituito da inquinamento da idrocarburi totali e IPA (idrocarburi policiclici aromatici), sia attribuibile all'attività dell'aeroporto di Malpensa. Tale inquinamento, da collegare alle ricadute degli idrocarburi incombusti contenuti nei gas di scarico degli aeromobili e/o alle perdite di carburante durante i decolli (fase di massima accelerazione e, quindi, di massima concentrazione di idrocarburi incombusti nei gas di scarico) degli aerei, ha causato, tra l'altro, un'evidente compromissione del bosco;

- A seguito di campionamenti del terreno e misure di deposizione al suolo (tramite dieci trappole passive contenenti pastiglie di carbone attivo) e successive analisi, il CTU ha riscontrato un'altissima percentuale di idrocarburi totali su campioni di suolo prelevati nella proprietà del Quintavalle (la più elevata pari a 586 ppm), a fronte di una concentrazione massima di 194 ppm rilevata su campioni di suolo prelevati nei pressi del casello autostradale Milano-Sud della A1 (zona interessata da importanti flussi veicolari);
- sulla base dei dati forniti dal CTU Prof. Genevini, è accertato che il sito di proprietà del Sig. Quintavalle, il quale per posizione ambientale ed assenza di traffico veicolare dovrebbe essere caratterizzato da concentrazioni di IPA ed idrocarburi totali pressoché nulle, presenta valori elevati, addirittura pari a 4/5 volte rispetto a quelli rilevati a lato del casello autostradale Milano-Sud;
- nella CTU del Prof. Genevini sono stati anche stimati gli effetti di tale inquinamento sul patrimonio boschivo dell'area; al riguardo, è stata evidenziata una situazione di sofferenza della vegetazione del bosco, un impoverimento del corteggio floristico ed una inesorabile avanzata di specie alloctone invasive e ruderali;
- nell'area di proprietà della Cascina Tre Pini, viene rilevato dalla CTU (in tre aree test su quattro) che le classi di piante ad alto fusto maggiormente rappresentate sono costituite da individui che mostrano un danno compreso tra il 50% e il 75% ed individui che mostrano danno tra il 75% e il 99%, e che gli individui praticamente sani sono scarsamente rappresentati;
- le indicazioni del Prof. Genevini, delle quali tuttavia la sentenza riporta soltanto sinteticamente le argomentazioni e pochissimi dati, danno quindi conto della gravissima compromissione di un'area di rilevante interesse naturalistico, caratterizzata da una notevole estensione di boschi di età secolare, con presenza notevole di specie tipiche locali e di specie arboree di particolare importanza per la conservazione della biodiversità del Parco. Tali indicazioni danno inoltre conto della riferibilità di tale compromissione all'inquinamento atmosferico da idrocarburi derivato dai continui sorvoli connessi alla vicina infrastruttura aeroportuale, confermando quindi l'intollerabilità delle immissioni degli idrocarburi in aria;
- il numero di velivoli che sorvolano i terreni in questione, stimato secondo un sistema chiamato gate elettronico e messo a punto con la SEA, risulterebbe pari a n.148 al giorno; va tuttavia tenuto conto che tale sistema non rappresenta la situazione reale.



- secondo la CTU, i danni alla flora di alto fusto rilevati potrebbero essere arginati con rilevantissimi costi da sostenere per l'abbattimento delle piante danneggiate, pari al 30% del patrimonio boschivo del Sig. Quintavalle (dato risalente all'epoca della perizia) e per la loro sostituzione, fermo restando che se l'apporto di inquinanti non dovesse cessare, nemmeno un periodo di 15 anni sarebbe sufficiente a garantire il ripristino della copertura boscosa.

La sentenza afferma inoltre che:

- Le aree della società Cascina Tre Pini, inclusi gli immobili destinati alle abitazioni, sono esposte alle emissioni acustiche prodotte dagli aeromobili;
- I rilievi eseguiti in sede di CTU effettuata da parte del Dott. De Polzer hanno dimostrato che, a causa dei continui sorvoli, si produce, nel periodo diurno ed in quello notturno, un aumento del "rumore di fondo" tale da eccedere, secondo la letteratura scientifica di settore, il normale grado di tollerabilità dell'uomo medio;
- non è invece stato definitivamente accertato se, alla luce della complessa normativa vigente nel settore del rumore aeroportuale e della limitatezza delle indagini effettuate, siano stati superati anche i valori limite tabellari previsti dalle norme per le emissioni acustiche.

La sentenza infine tratta anche i seguenti interessanti aspetti:

- In merito all'assenza di una Valutazione di Impatto Ambientale, afferma: *"la documentazione in atti offre spunti per dubitare che al momento dell'apertura dello scalo la configurazione operativa di Malpensa fosse quella già approvata e valutata anni addietro"*. E rileva inoltre come *"elementi di dubbio in tal senso si rinvengano nel provvedimento - di VIA, con esito negativo, - adottato dal Ministro dell'Ambiente di concerto con il Ministro per i Beni e le attività Culturali in data 25/11/99, emesso a seguito della domanda di pronuncia di compatibilità ambientale relativa al progetto di potenziamento dell'aeroporto di Malpensa per livelli di traffico aereo superiori alla soglia di progetto dei 12 milioni di passeggeri all'anno, domanda presentata da SEA in data 02/07/99 e con riferimento alla quale il provvedimento ministeriale aveva espresso un 'giudizio di compatibilità ambientale negativo, sull'ulteriore incremento dei voli dell'aeroporto"*;
- *"il superamento di fatto, al momento dell'apertura dello scalo, dei parametri previsti dall'approvato Piano Regolatore Generale dell'Aeroporto - se cioè vi fosse stato il superamento, a quali indicazioni riferibile e se, in definitiva, le effettive modalità di esercizio dell'attività aeroportuale non fossero più quelle precedentemente autorizzate in*

*assenza di VIA, con ogni conseguenza in tema di controllo di impatto ambientale – è rimasto fuori dell'indagine istruttoria”;*

- *“gli elementi a disposizione del Tribunale non consentono di attribuire alla mancata preventiva valutazione di impatto ambientale per il Progetto Malpensa 2000 il rilievo, valutabile ai fini dell'art. 2043 c.c., asserito da parte attrice, e comunque non consentono di delineare in termini di illiceità l'attività aeroportuale”.*

D'altro canto, il sopralluogo del Corpo Forestale dello Stato - Comando Provinciale di Varese, effettuato il 9 agosto 2010, ha evidenziato prima di tutto che il danno ambientale (fenomenologico) relativo alla tenuta “Cascina Tre Pini”, già accertato dalla sentenza del Tribunale Civile di Milano, permane immutato, se non addirittura aumentato, anche negli anni successivi a quelli presi in considerazione dalla sentenza.

Dalla stessa relazione di sopralluogo emerge, altresì, che:

- la proprietà del Sig. Quintavalle è di circa 200 ettari e si estende dall'alveo del Fiume Ticino, fino al pianalto soprastante, ed è attraversata da due canali artificiali;
- l'area del Sig. Quintavalle, ricadente nel Comune di Somma Lombardo e, parzialmente (l'1% circa) in quello di Vizzola Ticino, risulta interessata dalla ZPS IT2080301 “Boschi del Ticino” che, in diverse porzioni si sovrappone ai SIC: IT2010013 “Ansa di Castelnovate”, IT2010010 “Brughiera del Vigano”, IT2010012 “Brughiera del Dosso”, IT1150001 “Valle del Ticino”; tali siti sono in parte coincidenti con l'IBA018 “Fiume Ticino”, interregionale tra Lombardia e Piemonte, e con il “Parco naturale lombardo della Valle del Ticino” EUAP0842, Parco Naturale Regionale;
- la destinazione urbanistica dell'area risulta:
  - Comune di Somma Lombardo – Zona F (area di divagazione fluviale), B2 (naturalistica di interesse botanico forestale), B3 (di rispetto delle zone naturalistiche perifluviali), C1 (zone agricole forestali a prevalente interesse faunistico);
  - Comune di Vizzola Ticino: Zona C2 (Zona agricola forestale a prevalente interesse paesaggistico);
- le caratteristiche vegetazionali della proprietà, che può essere divisa in tre grandi lotti, omogenei per destinazione colturale e giacitura, sono in breve:

- Area compresa tra il Fiume Ticino e il Canale Industriale, dell'estensione di circa 30 ettari: circa la metà ha un utilizzo prettamente agricolo, mentre l'altra metà è occupata da Parco e Parco-Bosco, che presentano vegetazione autoctona di quercia-farnia, pino silvestre e castagno, nonché vegetazione sempreverde e quercus rubra, queste ultime introdotte dalla proprietà nel corso degli ultimi decenni;
  - Area compresa tra il Canale industriale e il Canale Villoresi, dell'estensione di circa 70 ettari: occupata da bosco planiziale adulto di Farnia, e da piantagioni pure di pino strobo e quercia rossa. Quest'area è ricadente in zona B2 (zone naturalistiche di interesse botanico-forestale) del Parco del Ticino;
  - Area compresa tra il Canale Villoresi e la Strada Statale n. 52 Lonate Pozzolo – Somma Lombardo, dell'estensione di circa 100 ettari: boscata, per la maggior parte, da bosco di castagno invecchiato, e da bosco di robinia, con presenza di pino silvestre e farnia. Sono presenti anche piantagioni di pino strobo o quercia rossa;
  - sussiste un degrado degli habitat naturali e degli habitat di specie, nonché la perturbazione delle specie per cui le zone sono state individuate, conseguente agli effetti e alle interferenze ambientali generate dal sorvolo degli aeromobili;
  - la situazione fito-vegetativa-sanitaria delle compagini boscate è alquanto precaria (testimoniata da documentazione fotografica). Il CFS ha infatti constatato una fitta presenza di piante secche cadute al suolo, nonché di altri numerosissimi esemplari adulti con diverso grado di deperimento della chioma, rappresentato dal diverso grado di defogliazione presente (pino silvestre e farnia le piante maggiormente colpite ~ autoctone, importanti per la conservazione della biodiversità);
  - la percentuale di piante adulte secche al suolo o deperenti (ancora in piedi), rappresenta una percentuale variabile tra il 25% e il 50% del totale delle piante adulte, a seconda delle zone. Nell'area compresa tra i due Canali risulta la totale assenza di piante adulte, colpite da moria negli ultimi decenni e soppiantate da nuova vegetazione esotica (robinia, ailanto, ciliegio tardivo). L'area in questione è stata assoggettata ad interventi di piantumazioni sostitutive con specie arboree diverse da quelle preesistenti;
- ed inoltre:
- si ha una totale assenza di avifauna (in particolare rondini), che si era soliti osservare lungo i Canali, negli anni ottanta e novanta del secolo scorso.

Il CFS indica inoltre che *“per una rappresentazione più oggettiva della situazione di deperimento delle varie compagini boschive ... nonché della situazione di riduzione della presenza dell'avifauna ... sarebbe necessario realizzare uno studio sistematico capillare e mirato ..”*.

Al momento attuale, aggiunge la relazione del CFS, gli unici dati certi sull'inquinamento indotto dal volo aereo sulla vegetazione, risultano quelli contenuti nelle perizie effettuate dai CTU a seguito della causa civile promossa dal Sig. Quintavalle contro la SEA e il Ministero dei Trasporti.

Per poter valutare l'eventuale danno ambientale sull'intero Parco Naturale della Valle del Ticino causato dall'esercizio dell'aeroporto di Malpensa tale indagine andrebbe estesa anche nelle altre vaste aree boschive circostanti il sedime aeroportuale di Malpensa (vedi aree nord-ovest rispetto a Malpensa). Andrebbe inoltre confermato sia l'eventuale rapporto di causa – effetto tra navigazione aerea e deperimento riscontrato nelle compagini boschive e assenza di avifauna, al di sotto delle aree di decollo e di atterraggio degli aerei, in partenza e in arrivo nell'aeroporto di Malpensa sia la non tollerabilità da parte di tutte le specie animali presenti nell'area del Parco relativamente all'inquinamento acustico.

Per quanto già accertato nell'area di proprietà Quintavalle, la Direzione Generale per la Protezione della Natura e del Mare (v. nota prot. n. DPN-2010-0021428 del 07/10/2010) invita le Autorità competenti a livello regionale *“ad assumere gli opportuni provvedimenti di propria competenza ....in merito agli interventi per la salvaguardia e la tutela degli habitat e delle specie individuati nei siti di Natura 2000 ricadenti nell'area in oggetto, posti nell'elenco definitivo dei Siti di Importanza Comunitaria (SIC) e delle Zone di Protezione Speciale (ZPS)”*.

Oltre a quanto già accertato rispetto al danno ambientale progressivo ed in atto nell'area del Parco Naturale della Valle del Ticino va anche considerato il potenziale (paventato nell'esposto del sig. Quintavalle) danno ambientale che verrebbe generato nel caso in cui venisse realizzata una terza pista nell'aeroporto di Malpensa, come già illustrato in precedenza, ampliamento previsto con l'Avvio del Piano Territoriale Regionale d'Area “Malpensa – Quadrante Ovest” approvato con DGR n. 8/10840 del 16/12/2009. Al riguardo, si deve evidenziare la *“assoluta contrarietà alla terza pista presso l'aeroporto di Malpensa”*, basata anche su argomentazioni relative agli impatti che ricadrebbero sulla flora e sulla fauna dei Parchi del Ticino (Piemonte e Lombardia), delle aree SIC e ZPS, nonché aree di riserva della Biosfera Unesco, ribadita unitariamente dall'Ente di Gestione del Parco Naturale della Valle del Ticino e dall'Ente di Gestione dei Parchi e delle Riserve del Lago Maggiore con nota prot. n. 888 del 12/08/2010.

### 3. L'istruttoria per il danno ambientale

Al fine di avviare un'istruttoria per il danno ambientale descritto nella presente relazione, occorre innanzitutto individuare gli strumenti di riparazione che l'ordinamento riserva al Ministero dell'Ambiente della Tutela del Territorio e del Mare, e l'onere probatorio da sostenere per attivare tali strumenti.

Gli strumenti che il Ministero può attivare sono quelli di risarcimento previsti dal titolo III della parte sesta del decreto legislativo n. 152/2006 o quelli di prevenzione e ripristino previsti dal titolo II dello stesso decreto.

#### L'istruttoria necessaria per attivare gli strumenti di risarcimento.

Il titolo III della parte sesta del D.Lgs. n. 152/2006 (articoli 311 e seguenti) prevede che il Ministero dell'ambiente possa attivare un'azione giudiziaria o, in alternativa, un'apposita Ordinanza per ottenere il risarcimento in forma specifica o per equivalente patrimoniale del danno ambientale accertato.

L'Ordinanza può essere peraltro adottata soltanto entro il termine di decadenza di due anni dalla notizia del fatto dannoso, (ricezione dell'esposto Quintavalle da parte del MATTM prot. n. DSA-2009-25701 del 29/09/2009).

L'utilizzo di ciascuno dei due strumenti presuppone la prova (art. 311 comma 2) che il danno sia stato causato con dolo o colpa e in violazione di leggi o provvedimenti.

Come illustrato in precedenza, sia la sentenza del Tribunale di Milano che il sopralluogo del CFS dimostrano che l'area Quintavalle stia subendo dall'inizio dell'esercizio dell'aeroporto di Malpensa notevoli danni ambientali; per supportare una richiesta di risarcimento del MATTM al riguardo, sarebbe però necessario dimostrare, per esempio, che la struttura aeroportuale sia stata realizzata ed esercita in modo difforme da quanto previsto nei progetti a suo tempo autorizzati e che, in particolare, vi sia stato un incremento dei sorvoli in origine previsti, una variazione delle zone in origine soggette al sorvolo degli aeromobili in arrivo ed in partenza, ecc.

Se la struttura aeroportuale, per come realizzata ed esercita, non fosse quella prevista nei progetti autorizzati negli anni 1986-1988, la disposizione transitoria del DPCM n. 377/88 non avrebbe potuto essere applicata e si sarebbe reso necessario effettuare, nel 1998 (data di

esecuzione dell'opera) una specifica procedura di VIA. L'illecito consisterebbe, in questo caso, nella violazione della normativa sulla VIA.

Tale dimostrazione esige un'istruttoria molto complessa e particolareggiata che richiede tempi adeguati e speciali competenze tecniche. E' infatti necessario ricercare e valutare tutti gli elaborati progettuali ed i programmi di attività autorizzati nel periodo 1986-1988 e confrontarli con la struttura aeroportuale nell'assetto concretamente realizzato ed esercito dopo il 1998, al fine di accertare, anche con verifiche e misurazioni sul campo, se sussistono difformità inerenti il numero dei sorvoli previsti, la direzione degli aeromobili in arrivo e in partenza, l'impatto acustico previsto per le zone circostanti, ecc.. Di seguito, si propone un elenco esemplificativo e non esaustivo del tipo di documentazione necessaria:

- un'esaustiva cartografia delle attività e dei fenomeni in corso su area vasta intorno all'aeroporto su Lombardia e Piemonte che permettano di individuare l'ubicazione di eventuali altre fonti di inquinamento.
- gli Stralci planimetrici dei Piani di Sviluppo Territoriali, dei Parchi, dei SIC etc, con le destinazioni delle aree limitrofe all'aeroporto, dei vincoli, delle limitazioni etc.
- il Progetto Esecutivo assentito dell'aerostazione e delle piste, completo di tutti gli elaborati.
- il Collaudo redatto secondo l'allora vigente Regolamento sui LL.PP. al fine di verificare la conformità del Progetto Esecutivo a quanto realizzato.
- lo "studio di impatto ambientale" approvato a suo tempo dalla Regione Lombardia, che ha espletato un'autonoma procedura di VIA, anche in assenza di specifica normativa di riferimento, in modo da verificare se già da allora erano previste modalità di gestione ed esercizio del traffico aereo tali da limitare o abbattere gli impatti ambientali.
- la descrizione delle modifiche sostanziali del sistema di gestione e dell'uso delle pertinenze conseguenti al fatto che l'Unione Europea ha inserito l'aeroporto di Malpensa tra i 14 progetti del TEN (Trans - European Networks), nonché gli eventuali iter approvativi relativi alle suddette modifiche. Altre trasformazioni apportate con relative approvazioni.

- gli elaborati relativi al Master Plan con tutti gli scenari di traffico futuri a medio e lungo termine e tutte le rotte previste di decollo e allontanamento degli aeromobili dall'aeroporto e di avvicinamento e atterraggio.
- gli elaborati grafici e descrittivi della situazione attuale dell'aerostazione e delle piste.
- un documento che descriva il traffico aereo attuale, se non già riportato nel Master Plan, e tutte le rotte attuali di decollo e allontanamento degli aeromobili dall'aeroporto, e quelle di avvicinamento e atterraggio.
- un quadro più completo dello stato della flora e della fauna delle zone circostanti l'aeroporto ed individuate come aree di Parco, SIC, ZPS e aree di riserva della Biosfera Unesco, simile a quello predisposto in sede di CTU per le sole aree di proprietà "Cascina Tre Pini", nell'ambito della causa trattata dal Tribunale civile di Milano con sentenza emessa nel 2008.
- la valutazione di impatto acustico corredata dei rilevamenti fonometrici, compresa la CTU effettuata nell'ambito della causa Quintavalle.

In maniera simile, per qualificare le emissioni acustiche dell'aeroporto come illecite ai sensi dell'articolo 674 c.p. (reato di "getto pericolo di cose") per tutto il periodo successivo al 1998, si dovrebbe valutare se l'aeroporto sia stato realizzato ed esercito in modo non conforme al progetto o, comunque, se l'aeroporto sia stato realizzato e gestito con negligenza o imperizia per quanto attiene al rischio di emissioni moleste per gli abitanti della zona.

Vi é peraltro da osservare che, secondo quanto emerge dalla sentenza del Tribunale civile di Milano, il Ministero dei trasporti aveva espressamente dichiarato, con nota indirizzata al Ministero dell'ambiente nel luglio 1998, che il progetto "Malpensa 2000" non aveva subito variazioni tali da imporre la sua sottoposizione alla VIA.

#### **L'istruttoria necessaria per attivare gli strumenti di prevenzione e ripristino.**

Sotto un altro profilo, il titolo II della parte sesta del D.Lgs n. 152/2006 (articoli 304 e seguenti) prevede che, in alcuni specifici casi di danno (tra cui il danno alle aree protette per cui sarebbe applicabile al caso in esame), il Ministero possa adottare un'Ordinanza per imporre misure concrete di prevenzione e/o di ripristino, anche senza provare il dolo o la colpa e l'illicittà del fatto.

In tali casi non si può tuttavia richiedere un risarcimento economico. Si potrebbero, invece, imporre misure inibitorie, come la riduzione del numero dei sorvoli o la modifica delle zone di passaggio degli aeromobili, misure difensive (p.e. barriere acustiche, ecc.) che limitino gli impatti sull'ambiente e misure di ripristino, come la materiale ricostituzione delle zone di bosco compromesse dall'inquinamento.

Anche per tale Ordinanza sarebbe necessaria un'istruttoria molto complessa, da svolgere sulla base di speciali competenze tecniche. Infatti, per ordinare concreti interventi piuttosto che un semplice risarcimento economico, si dovrebbero realizzare approfonditi studi circa le modifiche da apportare alle attuali direzioni di sorvolo o circa il progetto da elaborare per la ricostituzione del bosco e per la riattivazione della presenza dell'avifauna, anche attraverso studi, indagini sul campo, ecc..

Si determinerebbe, pertanto, pur in assenza dell'obbligo di dimostrare che vi sia stata una violazione di leggi o provvedimenti, una situazione estremamente gravosa sul piano delle attività e dei tempi necessari ad assicurare gli elementi che l'Ordinanza dovrebbe contenere, come richiesto dalla norma.



#### **4. Conclusioni**

In conclusione, la documentazione attualmente a disposizione dell'ISPRA (elencata di seguito) sulle segnalazioni contenute nell'esposto Quintavalle è insufficiente per poter avviare un'istruttoria di danno ambientale.

Pertanto, solo successivamente alla acquisizione di tutti gli elementi dei quali è stato presentato un elenco (esemplificativo e non esaustivo) nel precedente capitolo sarà possibile procedere ad un'approfondita analisi ed eventualmente effettuare i necessari riscontri anche attraverso sopralluoghi, mediante i quali elaborare tutti gli elementi utili al MATTM per assumere le determinazioni che riterrà opportune sul caso in questione.

**Elenco documentazione esaminata:**

- sentenza n.11169/08 emessa nel 22/9/2008 (procedimento civile r.g. 6309/99)
- nota prot. DSA-2009-0025701 del 29/9/2009
- nota prot. DSA-2009-0026946 del 12/10/2009
- nota prot. DPN-2010-0018891 del 9/9/2010
- nota prot. DPN-2010-0019257 del 14/9/2010
- nota prot. DVA-2010-0022187 del 20/09/2010
- nota prot. DVA-2010-0024176 del 12/10/2010
- nota prot. DVA-2010-0024470 del 14/10/2010 (prot. DPN-2010-0021428 del 7/10/2010)
- nota prot. DSA-VIA-00-2010-666 del 21/10/2010
- nota prot. DVA-2010-0025676 del 25/10/2010
- richiesta di accesso agli atti amministrativi prot. ISPRA 129/DIR del 22/11/2010
- nota prot. DVA-2011-0006605 del 18/3/2011
- Corrispondenza con Regione Lombardia
- Corrispondenza con Consorzio Parco Naturale del Ticino
- Documentazione fotografica allegata al sopralluogo del CFS
- Cartografia particolareggiata del Comune Vizzola Ticino
- Cartografia della proprietà "Il Dosso" e zona aeroportuale
- Norme di attuazione della variante generale del Piano Territoriale di coordinamento del Parco Ticino