

Aeroporti di Milano



LINATE

Piano d'Azione
ai sensi del D.Lgs. 194/05

SINTESI NON TECNICA



1. INTRODUZIONE

Nel presente documento è riportata la Sintesi non tecnica del “Piano d’Azione” relativa allo scalo di Linate secondo quanto previsto dal D.lgs. n. 194 del 19 Agosto 2005 (e sue modifiche apportate dal D.Lgs. 42 del 17/02/17).

Il piano d’azione, a cui si rimanda per una più esaustiva trattazione dei punti qui riportati, ha lo scopo di descrivere le criticità legate all’inquinamento acustico di origine aeroportuale e le relative misure di mitigazione.

2. DESCRIZIONE DELL’AEROPORTO DI MILANO LINATE

Contesto territoriale

L’aeroporto di Linate è localizzato a circa 7 km a est dal centro di Milano ed è inserito nella cintura urbana fortemente urbanizzata; il sedime aeroportuale insiste per la maggior parte nel Comune di Peschiera Borromeo e in misura minore nei Comuni di Segrate e Milano (poco meno di 50 ha). La superficie totale occupata dal sedime aeroportuale è di circa 396 ha.

Alcune porzioni del territorio circostante l’aeroporto rientrano nel Parco Agricolo Sud Milano, istituito con L.R. 23 Aprile 1990, n.24.

In considerazione delle rotte di atterraggio e decollo sono interessati al rumore di origine aeronautica, oltre ai tre comuni di sedime, anche i comuni di San Donato Milanese, San Giuliano Milanese, Pioltello e parzialmente Vimodrone.

Da un punto di vista formale, le attività previste dal D.lgs 194/05, sono svolte anche in relazione alla mappatura acustica strategica del macroagglomerato di Milano e Monza.

In particolare, con il DGR 17.12.2015 n. X/4597 Regione Lombardia ha individuato un’area che comprende i seguenti comuni: Agrate Brianza, Arese, Assago, Baranzate, Biassono, Bollate, Bresso, Brugherio, Buccinasco, Cesano Boscone, Cinisello Balsamo, Cologno Monzese, Concorezzo, Corsico, Lissone, Milano, Monza, Muggiò, Novate Milanese, Opera, Pero, Peschiera Borromeo, Rho, San Donato Milanese, Segrate, Sesto San Giovanni, Settimo Milanese, Trezzano sul Naviglio, Vedano al Lambro, Villasanta e Vimodrone.

Non sono compresi il comune di San Giuliano Milanese, che viene tuttavia analizzato perché intersecato dalle curve L_{DEN} L_{NIGHT} di interesse (curve isolivello (55 dB(L_{DEN}), 50 dB(L_{NIGHT}))), e il comune di Carpiano, impattato solo su porzioni di territorio non urbanizzate e non considerato nell’area di intervento del Piano. Nella pagina successiva si riporta una rappresentazione grafica dei territori analizzati, in verde i comuni del macroagglomerato, con bordo blu i due esclusi da questo con San Giuliano Milanese comunque considerato nel piano.

Il sistema delle Infrastrutture

Il sistema delle infrastrutture è caratterizzato da una pista (17/35) lunga 2.442 m e larga 60 m. Una estesa rete di vie di rullaggio (circa 6,8 km in totale) collega le due piste con le aree terminali e garantisce la movimentazione al suolo dei velivoli. Il terminal destinato al traffico passeggeri è posto a nord-est delle piste; nell’area est del sedime è invece ubicata l’area destinata al servizio del traffico merci.



Traffico aereo e tipologie di aeromobili operativi su Linate

Nel corso del 2021, anno di riferimento per l'elaborazione della mappatura acustica, il traffico dell'aeroporto di Linate, desunto dal sito di Assaeroporti, ha visto 67.378 movimenti di Aviazione Civile, di cui 45.362 di Aviazione Commerciale e 22.006 di Aviazione Generale. Gli aeromobili maggiormente rappresentativi sono risultati quelli appartenenti alla famiglia degli Airbus A320.

3. AUTORITÀ COMPETENTE

L'autorità competente è SEA S.p.A., con sede legale a Segrate presso l'Aeroporto di Milano Linate. SEA S.p.A. ha come oggetto sociale "l'esercizio di qualsiasi attività connessa e complementare al traffico aereo o di qualunque tipo o specialità, ed il compimento di tutte le operazioni commerciali, industriali e finanziarie necessarie ed utili al conseguimento dello scopo sociale".

4. CONTESTO GIURIDICO

I principali riferimenti normativi relativi all'impatto acustico generato dall'attività degli aeroporti sono i seguenti:

- **Legge 447 del 26/10/1995** o "Legge Quadro sull'inquinamento acustico".
- **D.M. 31/10/97**: "Metodologia di misura del rumore aeroportuale".
- **D.P.R. 11/12/97 n. 496**: "Regolamento recante norme per la riduzione dell'inquinamento acustico prodotto dagli aeromobili civili".
- **D.M. 20/05/1999**: "Criteri per la progettazione dei sistemi di monitoraggio per il controllo dei livelli di inquinamento acustico in prossimità degli aeroporti nonché criteri per la classificazione degli aeroporti in relazione al livello di inquinamento acustico".
- **D.P.R. 09/11/99 n. 476**: "Regolamento recante modificazioni al D.P.R. 11/12/97 n. 496, concernente il divieto dei voli notturni".
- **D.M. 3/12/1999**: "Procedure antirumore e zone di rispetto negli aeroporti".
- **D.M. 29/11/2000**: "Criteri per la predisposizione, da parte delle società e degli enti gestori dei servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, dei piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore".
- **D.Lgs. 19/08/05 n. 194**: "Attuazione Direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale".
- **D.Lgs 17/02/17 n. 42**: "Disposizioni in materia di armonizzazione della normativa nazionale in materia di inquinamento acustico, a norma dell'articolo 19, comma 2, lettere a), b), c), d), e), f) e h) della Legge 30 ottobre 2014, n. 161".
- **Delibera di Giunta Regionale N. 8/808 – 11/10/05**: "Linee guida per il conseguimento del massimo grado di efficienza dei sistemi di monitoraggio del rumore aeroportuale in Lombardia".
- **Linee guida per la progettazione e la gestione delle reti di monitoraggio acustico aeroportuale**, ISPRA.



5. VALORI LIMITE

Con il recepimento della direttiva europea 49/2002 e la stesura del D.Lgs. 194/05 era prevista l'adozione tramite decreto di criteri e modalità per la conversione degli indici acustici presi a riferimento dalla normativa in vigore, con quelli definiti nel medesimo. Tale aspettativa è stata disattesa anche successivamente dal D.Lgs. 42/17.

Stante la situazione è indispensabile fare riferimento ai descrittori attualmente utilizzati nelle valutazioni inerenti l'impatto acustico nell'intorno aeroportuale e quindi all'LVA (Livello di Valutazione Aeroportuale), come definito dal D.M. del 31 ottobre 1997. In particolare l'art. 5 del DM istituisce una Commissione Aeroportuale per ogni aeroporto con il compito di definire le procedure antirumore e successivamente i confini delle aree di rispetto: Zona A - dove l'indice LVA non può superare il valore di 65 dB(A) -, Zona B - dove l'indice LVA non può superare il valore di 75 dB(A) -, Zona C - dove l'indice LVA può superare il valore di 75 dB(A).

La Commissione Aeroportuale di Linate in data 6 maggio 2009 è giunta all'approvazione della zonizzazione acustica aeroportuale.

6. SINTESI DEI RISULTATI DELLA MAPPATURA ACUSTICA

SEA, come richiesto dal D.Lgs. n. 194 del 2005 ha elaborato la mappatura acustica strategica dell'Aeroporto di Milano Linate, con riferimento al traffico reale che ha operato sull'aeroporto nel corso dell'intero 2021, avvalendosi dei descrittori acustici definiti nello stesso decreto, L_{DEN} : Livello giorno-sera-notte (Day-Evening-Night Level), continuo equivalente a lungo termine ponderato "A", espresso in decibel (dB), determinato sull'insieme dei periodi giornalieri di un anno solare; L_{NIGHT} : Livello notturno (Night Level) continuo equivalente a lungo termine ponderato "A", espresso in decibel (dB), definito alla norma ISO 1996-2:1987, relativo a un anno solare, dove la notte è di 8 ore (dalle 22.00 alle 06.00).

Lo studio dell'impatto acustico generato dallo scalo di Milano Linate è stato realizzato avvalendosi del modello previsionale Aedt – versione 3.0d, strumento predisposto dalla FAA americana¹ e di ampio utilizzo in ambito delle Commissioni Aeroportuali, secondo la raccomandazione dell'ISPRA. I dati di traffico sorgente sono costituiti dai tracciati radar reali forniti da ENAV, riferiti ai movimenti che hanno operato sull'aeroporto di Milano Linate nell'anno 2021.

L'impiego di un Sistema Informativo Territoriale ha permesso quindi di determinare le informazioni richieste rispetto alla popolazione esposta ai diversi livelli di rumore, nonché il numero di edifici civili interessati. Il dato georeferito di popolazione è stato fornito da ARPA rispetto alle informazioni della carta regionale dei servizi aggiornate al 31/12/2013, il dato dell'edificato è stato invece estratto dal portale cartografico di Regione Lombardia.

Per quanto concerne i risultati, nella Tabella 1 sono riportati i valori stimati alle rispettive fasce di rumore L_{DEN} , mentre nella Tabella 2 sono riportati i valori stimati alle rispettive fasce di rumore L_{NIGHT} . Come anticipato nella Sezione 2 (DESCRIZIONE DELL'AEROPORTO DI MILANO

¹ Da giugno 2015 il software di riferimento per il rumore aeroportuale della Federal Aviation Administration è l'Aviation Environmental Design Tool (AEDT, attualmente giunto alla versione 2.0d). Il software nel 2017 (disponibile nella versione 2.0c) si basava tuttavia sullo stesso algoritmo usato nell'INM e sul medesimo database (ANP, Aircraft Noise and Performance Database). L'impiego di INM è stato ritenuto pertanto adeguato.



LINATE), si presentano i dati relativi a tutti i comuni interessati dalle curve (area vasta) e quelli relativi ai soli comuni facenti parte del macroagglomerato di Milano e Monza.

Tabella 1 - Esposizione L_{DEN} Linate 2021

Fascia dB LDEN	Popolazione Totale	Edifici Totale	Popolazione Agglomerato	Edifici Agglomerato
55-59	24.677	755	10.705	431
60-64	4.410	141	2.161	98
65-69	50	12	50	12
70-74	0	0	0	0
Oltre75	0	0	0	0

Tabella 2 - Esposizione L_{NIGHT} Linate 2021

Fascia dB LNIGHT	Popolazione Totale	Edifici Totale	Popolazione Agglomerato	Edifici Agglomerato
50-54	7.696	186	1.673	81
55-59	166	13	166	13
60-64	0	0	0	0
65-69	0	0	0	0
Oltre 70	0	0	0	0

L'elaborato è stato trasmesso alla Regione Lombardia e al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare nel 2022.



7. VALUTAZIONE DELLE CRITICITÀ

Nel confronto fra le relative tabelle di esposizione della popolazione dei livelli Lden tra il 2021 e il 2017 (ciclo precedente dei Piani di Azione), si evidenzia una sensibile riduzione di popolazione esposta nello scenario 2021, con la sola eccezione della popolazione totale nella fascia dei 55-59 dB Lden. Questo incremento è facilmente spiegabile dalla diminuzione delle curve che portano nella fascia più bassa persone che erano nelle classi più alte. Tale differenza è spiegata con le particolari condizioni dovute alla pandemia di COVID 19 che di fatto ha diminuito drasticamente i volumi di traffico nel triennio 2020-2022. Vi è cmq una componente legata al fleet mix dove la % di aeromobili più avanzati come l'Airbus A320 Neo è in crescita rispetto al 2017.

Nella relazione si presentano i dati relativi all'esposizione della popolazione, per ciascuno dei comuni limitrofi, relativamente alle fasce 60-65 dB(LVA) e 60-75 dB(LVA); comunque il carico maggiore è sostenuto dalle popolazioni dei comuni di Segrate, San Donato e San Giuliano.

Sebbene l'analisi dei risultati della mappatura acustica (ovvero degli indici L_{DEN} e L_{NIGHT}) sia già indicativa dell'impatto acustico dello scalo di Linate, a completamento di un quadro già ampiamente esplorato grazie alla quotidianità del monitoraggio acustico e la continuità nell'elaborazione dei dati, nella relazione si riporta il confronto tra i livelli di rumore, espressi in dB LVA, delle centraline della rete di monitoraggio (NMS) tra gli anni 2021 e 2017.

La rete di monitoraggio restituisce differenze significative tra i valori misurati nel 2017 e quelli del 2021. Il numero di movimenti spiega in parte la diminuzione dei livelli, ma la differenza è comunque più marcata rispetto alle differenze di traffico tra i due anni. L'influenza di una migliore flotta è quindi dimostrata. In conclusione si presentano i dati relativi all'esposizione della popolazione, per ciascuno dei comuni limitrofi, è riportata la stima della popolazione presente nelle fasce 60-65 dB(LVA) e 60-75 dB(LVA). L'impatto principale interessa gli abitanti dei comuni di Segrate, San Donato e Milano.

8. CONSULTAZIONI PUBBLICHE

SEA ritiene fondamentale il rapporto con il Territorio, sia attraverso i rappresentanti eletti, sia con tutti i soggetti in qualche modo interessati e/o coinvolti a diverso titolo. Sul sito internet aziendale vengono aggiornati i dati acustici delle centraline gestite da SEA ed i dati di operatività dello scalo.

A partire dal giorno 1 giugno 2024 la documentazione inerente il Piano di Azione, è stata pubblicata sul sito internet della Società di gestione aeroportuale per la libera consultazione. Alla fine dei 45 giorni previsti dalla normativa non sono giunte osservazioni al piano.

9. MISURE ANTIRUMORE IN ATTO

A. Tipologia di aeromobili

Presso l'aeroporto di Milano Linate è consentito l'accesso di aeromobili Capitolo 3 o superiori rispetto alla certificazione acustica Annesso 16 ICAO.

Nel tempo la società di gestione ha promosso con efficacia un'azione di sensibilizzazione orientata all'abbandono dei velivoli più vetusti (qualche anno fa è stato il caso degli MD80) a favore di aeromobili più moderni.



B. Procedure Antirumore: Rotte di decollo e distribuzione del traffico

La navigazione presso l'aeroporto di Linate vede l'uso preferenziale della Pista 35 per decolli e atterraggi. Dal 2009 sono in vigore le procedure antirumore approvate nel corso dei lavori della Commissione Aeroportuale che hanno definito lo scenario di minimo impatto.

Particolarmente significativo per le partenze verso nord è l'impiego di waypoint che permettono agli aeromobili di effettuare una navigazione P-RNAV, ovvero di precisione con tecnologia satellitare, con l'effetto di un massimo rispetto della rotta assegnata. L'implementazione delle procedure RNAV da parte di ENAV per l'aeroporto di Milano Linate è in fase di completamento. Sono già attive SID di backup PRNAV per i periodi di manutenzione delle radioassistenze tradizionali. Nel corso dei prossimi 2 anni verranno introdotte le rotte RNAV per tutte le SID in decollo da Linate, garantendo la migliore volabilità possibile approfittando anche degli sviluppi tecnologici degli aerei che possono volare in maniera più semplice particolari condizioni. Il processo sarà valutato dalla Commissione Aeroportuale che analizzerà i dati per quantificare i benefici operativi e ambientali.

C. Procedure Antirumore: Procedure di salita iniziale e Procedure di avvicinamento e atterraggio

Oltre alle rotte a minor impatto e una funzionale distribuzione del traffico sulle stesse, presso l'aeroporto di Milano Linate sono in vigore delle disposizioni che ottimizzano i profili verticali di volo per quanto concerne sia la fase di salita iniziale sia la fase di avvicinamento. Più specificamente, è in vigore quanto pubblicato in AIP ENR 1.5 Sezione 2 Procedure Antirumore (Disposizione DGAC 42/674/A3/4.2 del 21 marzo 1996).

D. Attività a terra

Al fine di minimizzarne gli impatti sono regolamentati:

- "Reverse Thrust" (Disposizione DGAC n. 42/255/R2/1-9 datata 17 Marzo 1997);
- "Auxiliary Power Units (APU)";
- "Prove motori".



10. PROGETTI IN PREPARAZIONE E INTERVENTI PIANIFICATI

Nel rispetto del suo ruolo di Gestore Aeroportuale, SEA effettua tutte le attività per la conformità normativa attraverso interventi di controllo e manutenzione del sistema di monitoraggio del rumore e l'elaborazione delle mappe di rumore per la verifica del rispetto dei limiti e le conseguenti possibili situazioni di superamento.

Nel 2017 il gestore ha presentato un piano di sviluppo dell'aeroporto di Linate per l'anno 2030 avviando la procedura ministeriale di Valutazione di Impatto Ambientale. Il Masterplan presentato non contempla significativi incrementi nei volumi di traffico ma risulta funzionale alla riqualifica delle aree dedicate ai servizi di Aviazione Generale e del terminal passeggeri. Il Masterplan ha ricevuto ok dal Ministero dell'Ambiente alla VIA nel 2019, ora si sta procedendo con le ottemperanze e le attività propedeutiche alla gestione delle prescrizioni contenute nel decreto VIA:

Rispetto al precedente Piano di Azione è stato completato il collegamento con la linea metropolitana cittadina (MM Linea 4) che dalle prime statistiche disponibili è diventato una dei principali servizi di accesso all'aeroporto riducendo i flussi stradali sulla rete viaria prossima allo scalo (nella componente traffico stradale indotto) con conseguenti benefici per il clima acustico locale.

Nell'ambito della procedura di VIA che si è conclusa nel 2019, anche in virtù di una possibile situazione di superamento dei limiti di zonizzazione nell'area a sud dello scalo, SEA provvederà a potenziare il sistema di monitoraggio del rumore con una nuova centralina da posizionare a nord del centro di San Giuliano Milanese, in un punto prossimo all'asse di avvicinamento per poter avere un riscontro sperimentale dell'ampiezza della curva dei 60 dB(LVA) e conseguentemente dei possibili superamenti al di fuori della zona A. l'area è stata individuata nel area di proprietà comunale in via De Nicola.

Sulla base dei risultati annuali delle curve LVA, prodotte per la verifica annuale del rispetto del limite da parte di ARPA Lombardia, è iniziata una attività di mappatura e caratterizzazione degli edifici residenziali e scolastici presenti nell'intorno di Linate. Il lavoro comprende tutti i comuni dell'intorno interessati dalla curva dei 55 dB(LVA). Oltre alla mappatura degli edifici dal 2022 sono iniziate delle campagne di misura per la quantificazione dell'impatto da rumore presso i recettori residenziali e scolastici.

Sono utilizzati due tipologie di misure; la prima di tipo ambientale della durata di ventiquattro ore, la seconda, in modalità assistita, di quantificazione dell'abbattimento medio degli edifici mediante un rilievo di un'ora internamente e esternamente agli edifici in accordo ai criteri fissati dalla norma UNI EN ISO 16283-3. 2016.

Di seguito si riportano gli esempi di scheda dei rilievi e scheda misure.

11. STRATEGIE LUNGO TERMINE

L'aeroporto di Milano Linate rappresenta e rappresenterà un'importante porta di accesso a Milano e a tutto il territorio circostante.

L'approccio strategico di SEA sarà sempre improntato ai principi dello sviluppo sostenibile lavorando per una sempre maggiore compatibilità tra la crescita e i suoi impatti ambientali.

A livello di gestione del rumore ambientale SEA si ispira al *balanced approach*, il cosiddetto approccio equilibrato, istituito dall'ICAO con risoluzione A33/7 nel 2001 recepito in Europa con la Direttiva 2002/30/CE oggi sostituita dal Regolamento (UE) n. 598/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 aprile 2014 (che istituisce norme e procedure per l'introduzione di restrizioni



operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti dell'Unione, nell'ambito di un approccio equilibrato, e abroga la direttiva 2002/30/CE).

SEA è pertanto impegnata ad attivare forme specifiche di intervento nei confronti dei rappresentanti dell'Amministrazione Pubblica e dei cittadini residenti nei comuni limitrofi all'aeroporto al fine di continuare l'opera di sensibilizzazione mirata ad evitare il proliferare di nuove costruzioni a ridosso dell'aeroporto.

È confermato inoltre il ruolo propositivo presso le compagnie aeree per la sensibilizzazione all'impiego di aeromobili di nuova generazione e comunque a impatto contenuto, sia in merito alle problematiche di tipo acustico, sia con riferimento alle emissioni in atmosfera. A tal riguardo si riporta come è stato presentato il nuovo piano tariffario che introdurrà variabili ambientali nel calcolo delle tariffe. Si introducono incentivi per le compagnie con aerei meno rumorosi e si alzano le tariffe per le compagnie che volano con aerei vecchi o in periodo notturno. Il nuovo piano di tariffe previsto per il quinquennio 2024-2029 è in fase di approvazione presso l'Autorità Regolatoria dei Trasporti (ART).

Ulteriore dimensione è quella, già elencata precedentemente, rappresentata dall'utilizzo di modalità P-RNAV per la definizione (e il controllo) delle direttrici di decollo, fattore importante per la riduzione dell'inevitabile dispersione del traffico dovuta sia a problematiche di sicurezza sia a condizioni meteo climatiche rapportate al carico effettivo di ogni aeromobile.

SEA continua a garantire l'attività di analisi puntuale dei dati acustici rilevati dalle centraline facenti parte della rete di monitoraggio del rumore aeroportuale. Inoltre SEA si impegna a migliorare e implementare la stessa rete di monitoraggio per ottenere e mantenere livelli ottimali di gestione, secondo quanto definito dalla Linee Guida Regionali.

12. ASPETTI FINANZIARI E TEMPISTICA

Di seguito, sono riportati in modo schematico i dati disponibili inerenti gli interventi di rilievo già effettuati e quelli in via di realizzazione o di studio.

Interventi effettuati o in atto	Costo	Tempistica	Popolazione interessata
<i>Rete di monitoraggio del rumore aeroportuale costituita da 6 centraline fisse</i>	<i>Quattro acquisite dalla Provincia di Milano. 150.000€</i>	<i>Rete attiva dal 1994 e gestita da SEA dal 2001</i>	<i>Tutta la popolazione dei comuni limitrofi², 130.000</i>
<i>Nuova centralina rumore San Giuliano Milanese</i>	<i>60.000</i>	<i>Dal 2024</i>	<i>Popolazione del comune 39542</i>
<i>Limitazioni nell'utilizzo degli inversori di spinta(reverse thrust)</i>	<i>Non quantificabile</i>	<i>Dal 1997</i>	<i>Tutta la popolazione dei comuni limitrofi, 130.000</i>
<i>Divieto accesso per gli aeromobili certificati capitolo 2 - Annesso 16 ICAO</i>	<i>Non quantificabile</i>	<i>Dal 2002</i>	<i>Tutta la popolazione dei comuni dell'area vasta, 350.000</i>
<i>Divieto accesso salvo deroghe per gli aeromobili certificati capitolo 3 - Annesso 16 ICAO</i>	<i>Non quantificabile</i>	<i>Dal 2017</i>	<i>Tutta la popolazione dei comuni dell'area vasta, 350.000</i>
<i>Divieto di effettuare prove motori dalle 22.00 alle 05.00</i>	<i>Non quantificabile</i>	<i>Dal 2004</i>	<i>Tutta la popolazione dei comuni limitrofi, 130.000</i>
<i>Limitazione nell'utilizzo degli impianti di bordo Auxiliary Power Units (APU)</i>	<i>Non quantificabile</i>	<i>Dal 2004</i>	<i>Tutta la popolazione dei comuni limitrofi, 130.000</i>
<i>Introduzione di nuove rotte di decollo (SID) della zonizzazione che minimizzano la popolazione</i>	<i>Non quantificabile</i>	<i>Dal 2007</i>	<i>Tutta la popolazione dei comuni limitrofi, 130.000</i>



Piano d'Azione - Aeroporto di Milano Linate

<i>Introduzione di nuove rotte di decollo (SID) PRNAV</i>	<i>Non quantificabile</i>	<i>Dal 2024</i>	<i>Tutta la popolazione dei comuni limitrofi, 130.000</i>
<i>Obbligo di utilizzare la pista 36 per i decolli, salvo condizioni meteo o altri motivi di sicurezza non lo consentano.</i>	<i>Non quantificabile</i>	<i>Dal 2008</i>	<i>La popolazione posta a sud, in particolare San Donato e San Giuliano 70.000</i>
<i>Sensibilizzazione nei confronti delle compagnie aeree per l'utilizzo di aerei più performanti</i>	<i>Non quantificabile</i>	<i>Dal 2009</i>	<i>Tutta la popolazione dei comuni dell'area vasta, 350.000</i>
<i>Introduzione nuovo sistema tariffario per incentivare l'utilizzo di aerei meno rumorosi</i>	<i>Non quantificabile</i>	<i>Dal 2024</i>	<i>Tutta la popolazione dei comuni dell'area vasta, 350.000</i>
<i>Sensibilizzazione nei confronti degli amministratori pubblici sulla necessità di non costruire nelle vicinanze dello scalo</i>	<i>Non quantificabile</i>	<i>Dal 2009</i>	<i>Tutta la popolazione dei comuni dell'area vasta, 350.000</i>
<i>Ammodernamento rete di rilevamento del rumore aeroportuale</i>	<i>120.000€</i>	<i>2014-2015</i>	<i>Tutta la popolazione dei comuni dell'area vasta, 350.000</i>
<i>Interventi in fase di realizzazione e/o di studio</i>	<i>Costo</i>	<i>Tempistica</i>	<i>Popolazione interessata</i>
<i>Rivisitazione e ammodernamento della rete di monitoraggio del rumore con l'aggiunta di una centralina nel comune di San Giuliano Milanese</i>	<i>100.000€</i>	<i>2018-2023</i>	<i>Tutta la popolazione dei comuni dell'area vasta, 350.000</i>
<i>Specializzazione dell'unità operativa del monitoraggio del rumore e miglie del sistema di acquisizione del rumore aeroportuale</i>	<i>400.000€</i>	<i>2018-2023</i>	<i>Tutta la popolazione dei comuni dell'area vasta, 350.000</i>
<i>Proseguimento dell'azione di sensibilizzazione nei confronti delle compagnie aeree per l'utilizzo di aerei più performanti</i>	<i>Non quantificabile</i>	<i>2018-2023</i>	<i>Tutta la popolazione dei comuni dell'area vasta, 350.000</i>
<i>Sensibilizzazione nei confronti degli amministratori pubblici sulla necessità di non costruire nelle vicinanze dello scalo</i>	<i>Non quantificabile</i>	<i>2018-2023</i>	<i>Tutta la popolazione dei comuni limitrofi, 130.000</i>

13. CONCLUSIONI

SEA, con l'intento di controllare le azioni programmate nel presente Piano di Azione, si impegna a:

- proseguire il monitoraggio della situazione acustica del territorio circostante l'aeroporto, come sta effettuando da tempo con risultati validati annualmente da ARPA, sia mediante le centraline appartenenti alla rete di monitoraggio del rumore aeroportuale, sia con specifiche campagne di misura;
- elaborare e simulare scenari, nelle opportune sedi in proprio e in collaborazione con altri soggetti, per valutare la corrispondenza tra le ipotesi fatte e i risultati ottenuti, al fine di contribuire a formulare nuove ipotesi di soluzione dei problemi di volta in volta rilevati;
- continuare il confronto con gli enti locali e con i rappresentanti territoriali, valorizzando i contributi utili a contenere e limitare l'impatto acustico complessivo generato dalla presenza dell'aeroporto, consapevole che le diverse realtà devono trovare un punto d'incontro che renda la convivenza accettabile a tutti.