

Aeroporti di Milano



MALPENSA

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 Malpensa 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 MALPENSA

Contesto territoriale

L’aeroporto di Malpensa si colloca nell’alta pianura lombarda, nel settore Sud-Ovest della provincia di Varese, al confine con la provincia di Novara e quindi con la Regione Piemonte.

Il sedime insiste sul territorio di sette comuni: Somma Lombardo, Casorate Sempione, Cardano al Campo, Samarate, Ferno, Lonate Pozzolo e Vizzola Ticino. L’area Nord, Est e Sud dello scalo risulta oggi fortemente urbanizzata, l’area Ovest è invece dominata dalla presenza del Parco Lombardo della Valle del Ticino, primo parco regionale d’Italia.

Il sistema delle Infrastrutture

Il sistema delle infrastrutture è caratterizzato da due piste parallele (35L/17R, 35R/17L), due aree terminali destinate al traffico passeggeri sono poste, rispettivamente, ad Ovest (Terminal 1) ed a Nord (Terminal 2) del sistema di piste; nell’area Sud-Ovest del sedime è invece ubicata la principale area destinata al servizio del traffico merci (“Cargo city”). Un’area limitata posta nella zona Nord-Ovest del sedime è invece destinata ad accogliere l’attività di Aviazione Generale che fa capo all’aeroporto.

Traffico aereo e tipologie di aeromobili operativi su Malpensa

Nel corso del 2016, anno di riferimento per l’elaborazione della mappatura acustica, il traffico dell’aeroporto di Malpensa, desunto dal sito di Assaeroporti, ha visto 166.842 movimenti di Aviazione Civile, di cui 162.683 di Aviazione Commerciale (AC) e 4.159 di Aviazione Generale (AG). Negli ultimi anni la riduzione del traffico e la trasformazione del mix di aeromobili hanno profondamente modificato lo scenario di traffico sullo scalo, soprattutto per effetto dell’ingresso del traffico low-cost operato prevalentemente da easyJet. Per questo nel corso del 2016, anno di riferimento per l’elaborazione della mappatura acustica, gli aeromobili maggiormente rappresentativi sono risultati quelli appartenenti alla famiglia degli Airbus A320, modelli di riferimento per il vettore low-cost inglese.

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”.
- **DLgs 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 Milano Malpensa non ha ancora provveduto alla definizione delle zone A, B e C.

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 Malpensa, con riferimento al traffico reale che ha operato sull'aeroporto nel corso dell'intero 2016, 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 Malpensa è stato realizzato avvalendosi del modello previsionale INM – versione 7.0d, 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 Malpensa nell'anno 2016.

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} .

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.

Tabella 1 - Esposizione L_{DEN} Malpensa 2016

Fascia dB LDEN	Popolazione	Edifici
55-59	29.467	17.248
60-64	2.760	2.416
65-69	535	507
70-74	2	60
Oltre75	0	0

Tabella 2 - Esposizione L_{NIGHT} Malpensa 2016

Fascia dB LNIGHT	Popolazione	Edifici
50-54	13.219	7.947
55-59	756	955
60-64	104	235
65-69	0	20
Oltre 70	0	0

L'elaborato è stato trasmesso alla Regione Lombardia e al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare nel 2017.

7. VALUTAZIONE DELLE CRITICITÀ

Sebbene l'analisi dei risultati della mappatura acustica (ovvero degli indici L_{DEN} e L_{NIGHT}) fornisca ulteriori elementi descrittivi a completamento di un quadro già ampiamente esplorato (anche attraverso la quotidianità del monitoraggio acustico e la continuità nell'elaborazione dei dati), soprattutto per quanto concerne l'esposizione della popolazione, la valutazione delle criticità deve necessariamente passare attraverso la verifica dei superamenti rispetto ai limiti della zonizzazione acustica aeroportuale. L'assenza di tale strumento per l'aeroporto di Milano Malpensa preclude tuttavia la possibilità di effettuare questo tipo di analisi.

Per avere comunque un quadro aggiornato rispetto alla norma di riferimento, il D.M. 31/10/1997, è stato valutato, attraverso l'impiego del citato software AEDT, lo scenario di riferimento delle tre settimane a maggior traffico più recente disponibile ovvero quello del 2017 che ha visto un traffico medio giornaliero di 533 operazioni a fronte di un volume annuo di 178.953 movimenti totali (174.754 di Aviazione Commerciale e 4.199 di Aviazione Generale).

A riguardo 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). Quanto se ne deduce è che il carico maggiore è sostenuto dalle popolazioni dei comuni di Somma Lombardo e Lonate Pozzolo.



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.

Al fine di consentire la partecipazione del pubblico e degli enti interessati alla preparazione dei piani d'azione, in base a quanto previsto nel D.Lgs. n.194/2005, SEA ha pubblicato sul sito internet aziendale (per 45 giorni ai sensi dell'art.8 del D.Lgs. 194/2005, dandone evidenza nella homepage) la sintesi non tecnica del piano segnalando la possibilità di inviare osservazioni e commenti.

Durante la fase di consultazione pubblica propedeutica alla stesura del piano d'azione non è pervenuta nessuna osservazione / commento.

A partire dal giorno 18 luglio 2018 la sintesi non tecnica del Piano d'Azione sarà disponibile sul sito internet della Società di gestione aeroportuale a disposizione del pubblico per la libera consultazione.

9. MISURE ANTIRUMORE IN ATTO

A. Tipologia di aeromobili

Presso l'aeroporto di Milano Malpensa 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 Malpensa vede l'uso preferenziale delle Piste 35 per decolli e atterraggi.

Nel periodo 2012-2017 va ricordata la definizione di una nuova uscita dalla pista 35R/17L (track 071, impiegata dalle SID MMP 5M, SRN 5M e TELVA 5M) che ha consentito di ottimizzare i sorvoli nell'area nord est dello scalo con la possibilità di intercettare il corridoio libero fra Casorate Sempione e Arsago Seprio.

In generale, particolarmente significativo per le partenze è l'impiego di waypoint che permettono agli aeromobili di effettuare una navigazione P-RNAV, ovvero di precisione, con l'effetto di un massimo rispetto della rotta assegnata.

Circa la distribuzione spaziale e temporale delle operazioni di volo, presso lo scalo di Milano Malpensa sono in vigore uno specifico schema dell'uso delle piste e delle restrizioni operative per il periodo notturno.

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 Malpensa 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. STRATEGIE LUNGO TERMINE

L’approccio strategico di SEA sarà sempre improntato ai principi del *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).

A tal proposito l’aeroporto di Milano Malpensa dopo anni di crisi industriale dovuta al de-hubbing da parte di Alitalia ha ripreso a crescere in maniera significativa grazie alla sempre maggior presenza di compagnie aeree internazionali dotate di flotte moderne con bassi impatti ambientali, per quanto concerne sia le emissioni sonore sia le emissioni di gas inquinanti.

Relativamente alle procedure di volo e alla distribuzione delle operazioni sulle singole SID, SEA rinnova il proprio impegno a continuare le approfondite analisi, le simulazioni richieste e in ultima analisi lo studio di eventuali proposte nell’ambito della Commissione Aeroportuale con il prezioso supporto di ENAV, di ENAC e di ARPA, con l’obiettivo di trovare modalità operative condivise.

Ulteriore dimensione è quella 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.

SEA è inoltre 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.

11. 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 già effettuati o in atto	Costo	Tempistica	Popolazione interessata
<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 cosiddetti di prima fascia², 78.000</i>
<i>Rete di monitoraggio del rumore aeroportuale costituita da 8</i>	<i>Acquisita in uso dalla Provincia di Varese</i>	<i>Rete attiva dal 1994 e gestita</i>	<i>Tutta la popolazione dei comuni cosiddetti di prima fascia, 78.000</i>

² Arsago Seprio, Cardano al Campo, Casorate Sempione, Ferno, Lonate Pozzolo, Somarate, Somma Lombardo, Vizzola Ticino. Dati popolazione ISTAT 2017.



Piano d'Azione – Aeroporto di Milano Malpensa

<i>centraline fisse</i>		<i>da SEA dal 2001</i>	
<i>Limitazione all'esecuzione di prove motori</i>	<i>Non quantificabile</i>	<i>Dal 2000</i>	<i>Tutta la popolazione dei comuni cosiddetti di prima fascia, 78.000</i>
<i>Limitazioni nell'utilizzo degli impianti di bordo Auxiliary Power Units (APU)</i>	<i>Non quantificabile</i>	<i>Dal 2000</i>	<i>Tutta la popolazione dei comuni cosiddetti di prima fascia, 78.000</i>
<i>Uso alternato delle piste per le partenze e restrizioni notturne nell'utilizzo delle piste</i>	<i>Non quantificabile</i>	<i>Dal 2000</i>	<i>Tutta la popolazione dei comuni dell'area vasta, 155.000³</i>
<i>Predisposizione di un'unità operativa monitoraggio rumore aeroportuale: - gestione del sistema di acquisizione del rumore aeroportuale; - manutenzione rete monitoraggio; - effettuazione di campagne di misura specifiche; - valutazioni revisionali tramite software di simulazione modellistica; - interventi di up grading.</i>	<i>1.600.000€</i>	<i>Dal 2000</i>	<i>Tutta la popolazione dei comuni dell'area vasta, 155.000</i>
<i>Insonorizzazioni edifici pubblici ricadenti nell'intorno di Malpensa</i>	<i>5 miliardi di lire</i>	<i>2000-2001</i>	<i>Edifici/popolazione interessata 2.200</i>
<i>Sviluppo della rete di monitoraggio del rumore aeroportuale</i>	<i>600.000€</i>	<i>2001-2004</i>	<i>Tutta la popolazione dei comuni dell'area vasta, 155.000</i>
<i>Divieto di 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, 155.000</i>
<i>Delocalizzazione delle residenze classificate incompatibili con le attività aeroportuali</i>	<i>95 mln di € circa</i>	<i>2002-2008</i>	<i>Edifici/popolazione interessata 800</i>
<i>Sensibilizzazione nei confronti delle compagnie aeree per utilizzo di aerei più performanti</i>	<i>Non quantificabile</i>	<i>Dal 2009</i>	<i>Tutta la popolazione dei comuni dell'area vasta, 155.000</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 cosiddetti di prima fascia, 78.000</i>
<i>Equa redistribuzione del traffico ed uso alternato piste</i>	<i>Non quantificabile</i>	<i>Dal 2010</i>	<i>Tutta la popolazione dei comuni dell'area vasta, 155.000</i>
<i>Introduzione del criterio delle compensazioni</i>	<i>Non quantificabile</i>	<i>Dal 2011</i>	<i>Tutta la popolazione dei comuni dell'area vasta, 155.000</i>
<i>Implementazione ed ammodernamento della rete di monitoraggio del rumore con l'introduzione di centraline più performanti ed in grado di acquisire maggiori informazioni</i>	<i>110.000€</i>	<i>2011-2012</i>	<i>Tutta la popolazione dei comuni dell'area vasta, 155.000</i>
<i>Introduzione nuova SID 071° per ripartire meglio il traffico in uscita dalla pista 35R , impiegata dalle SID MMP 5M, SRN 5M e TELVA 5M</i>	<i>Non quantificabile</i>	<i>2011-2012</i>	<i>Popolazione di Casorate Sempione e Arsago Seprio, 10.500</i>
<i>Decolli verso sud nelle ore notturne con instradamento degli aa/mm</i>	<i>Non quantificabile</i>	<i>2012-2015</i>	<i>Tutta la popolazione dei comuni dell'area vasta, 155.000</i>

³ Comuni interessati dalle rotte di decollo (entro 10 km dalla testata pista) e di atterraggio (entro 15 km dalla testata pista).



Piano d'Azione - Aeroporto di Milano Malpensa

<i>fuori dai centri abitati</i>			
<i>Introduzione di una differenza di durata degli scenari di alternanza piste per compensare l'uso esclusivo della pista 35R durante le operazioni di bassa visibilità</i>	<i>Non quantificabile</i>	<i>2015</i>	<i>Popolazione di Ferno, Somarate, Cardano al Campo, Casorate Sempione e Arsago Seprio, 48.000</i>

<i>Interventi in fase di realizzazione e/o di studio</i>	<i>Costo</i>	<i>Tempistica</i>	<i>Popolazione interessata</i>
<i>Revisione e ammodernamento della rete di monitoraggio del rumore con l'introduzione di centraline più performanti ed in grado di acquisire maggiori informazioni</i>	<i>€120.000</i>	<i>2018-2023</i>	<i>Tutta la popolazione dei comuni dell'area vasta, 155.000</i>
<i>Specializzazione dell'unità operativa del monitoraggio del rumore e migliorie del sistema di acquisizione del rumore aeroportuale</i>	<i>€800.000</i>	<i>2018-2023</i>	<i>Tutta la popolazione dei comuni dell'area vasta, 155.000</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, 155.000</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 cosiddetti di prima fascia, 78.000</i>
<i>Variazione dello schema di durata dello scenario di alternanza delle piste. Da settembre a maggio nel primo giorno lo scenario di sinistra avrà durata di un'ora in più.</i>	<i>Non quantificabile</i>	<i>2018-2023</i>	<i>Tutta la popolazione dei comuni cosiddetti di prima fascia a nord dello scalo, 58.000</i>
<i>Sensibilizzazione con ENAV per un test sull'ottimizzazione dei punti PBN.</i>	<i>Non quantificabile</i>	<i>2018-2023</i>	<i>Tutta la popolazione dei comuni dell'area vasta, 155.000</i>



12. CONCLUSIONI

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

- proseguire il monitoraggio dell'andamento 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.

Nel momento in cui la Commissione Aeroportuale di Malpensa perverrà alla definizione dell'intorno aeroportuale potranno essere redatti opportuni Piani di Azione concreti e realmente finalizzati a conseguire un vantaggio per le popolazioni coinvolte.

Inoltre l'attività di SEA volta alla richiesta di chiarimenti normativi da parte delle istituzioni in merito agli interventi da effettuare in caso di situazioni di "incompatibilità" o di eventuali superamenti, che si potrebbero verificare dopo l'approvazione della zonizzazione aeroportuale, attuerà i presupposti per interventi mirati e validi a livello normativo.