



ALLEGATO

*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*
Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Direzione Salvaguardia Ambientale

U.nrot DSA - 2009 - 0008973 del 07/04/2009

Pratica N.:

Ref. Mittente:

All'ENAC
Via di Villa Ricotti 42
00161 ROMA

Alla SEA Aeroporto Linate
20090 MILANO SEGRATE

Alla Regione Lombardia
Struttura VIA
via Sasseti 32/2
20124 MILANO

Al Ministero per i beni
e le attività culturali
Ufficio del Paesaggio
Via di San Michele, 22
00153 ROMA RM

Alla Regione Piemonte
Settore Tutela Ambiente
Via Principe Amedeo 17
10123 TORINO

e p.c. Al Presidente Della Commissione
Tecnica Di Verifica Dell'Impatto
Ambientale V.I.A.N.A.S.
Via Cristoforo Colombo, 112
00147 ROMA

Alla Divisione X
Via Cristoforo Colombo, 12
00147 ROMA RM

**OGGETTO: parere art. 30 della legge n.62 del 2005-definizione dei
contenuti dello studio di impatto ambientale del progetto
relativo all'ampliamento dell' aeroporto di Milano Malpensa**

Si fa seguito alla richiesta art. 30 della legge n. 62/2005, avanzata, in data 30 luglio 2007, dall'ENAC relativamente alla costruzione della nuova pista dell'aeroporto di Malpensa per evidenziare quanto di seguito.

La richiesta di scoping è stata inviata alla Commissione tecnica di verifica VIA/VAS per i necessari seguiti di competenza con nota del 2 novembre 2007. La Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS ha trasmesso il proprio parere, che allegato alla presente determinazione ne costituisce parte integrante, in data 19 gennaio 2009, con la nota n. 259.

Acquisito, pertanto, il parere n. 221 della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS, si comunicano le determinazioni per i necessari seguiti di competenza.

Si evidenzia che la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS ha individuato la necessità che lo studio di impatto ambientale *analizzi specificatamente la capacità di carico del territorio, per tutte le componenti ambientali, in relazione alla particolare criticità che verrà a generarsi con lo svolgimento dell'evento EXPO 2015 e con particolare riferimento alla componente inquinamento acustico.*

IL DIRETTORE GENERALE
(ing. Bruno Agricola)

Il dirigente della Div.III
dott. Mariano Grillo

MINISTERO DELL'AMBIENTE
TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica
Ambientale - VIA E VAS
Via Colonello 112/9
00147 ROMA



MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL' IMPATTO
AMBIENTALE - VIA E VAS

Parere n. 221 del 19.12.2008

Progetto:	<p>Parere art. 30 Legge n. 62/2005</p> <p>Aeroporto di Milano Malpensa</p>
Proponente:	<p>ENAC <i>WZM</i></p>

Handwritten notes and signatures on the right margin, including 'VS' and various illegible signatures.

Handwritten signatures and initials scattered at the bottom of the page.

1. Premesse

In data 24 luglio 2007, l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (d'ora in poi "ENAC" ovvero il "Proponente"), ha presentato, ai sensi e per gli effetti dell'art. 30 della legge 18 aprile 2005, n. 62 (recante Disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alla Comunità europea - c.d. legge comunitaria 2004, che ha recepito l'art. 5, comma 2 della direttiva n. 85/337/CEE del Consiglio del 27 giugno 1985 in materia di VIA), una richiesta di parere in merito alle "informazioni che devono essere contenute nello studio di impatto ambientale", ai fini della procedura VIA, relativamente al progetto "Aeroporto di Milano Malpensa", acquisita alla Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale (d'ora in poi "DSA") - Divisione III, al prot. n. DSA-2007-21411 del 30 luglio 2007, e contestualmente ha trasmesso la documentazione tecnica denominata "Progetto di Studio di Impatto Ambientale - Nuovo Master Plan dell'Aeroporto Intercontinentale di Malpensa".

La DSA-Divisione III, con nota prot. n. DSA-2007-28417 del 02 novembre 2007, ha trasmesso al Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale, VIA e VAS (d'ora in poi "CTVIA") la richiesta del Proponente con la documentazione tecnica allegata di cui sopra.

Con nota prot. n. CTVA-2008-0310 del 31 gennaio 2008, il Presidente della CTVIA, prof. Stefano Rodotà ha assegnato, su proposta del Coordinatore della Sottocommissione VIA, ing. Bruno Agricola, l'esame del parere, ai sensi dell'art. 30 della legge n. 62/05 al Gruppo Istruttore composto da:

- ✓ ing. Mauro Di Prete (Referente);
- ✓ arch. Alessia Guarnaccia.

In data 19 febbraio 2008, si è tenuta una prima riunione presso gli uffici della CTVIA fra il Proponente ed i componenti del Gruppo Istruttore, durante la quale il Proponente ha introdotto ed esposto il contenuto informativo del materiale presentato.

In data 3 e 19 marzo 2008, si sono tenute altre due riunioni presso gli uffici della CTVIA fra il Proponente e i componenti del Gruppo Istruttore, durante le quali i rappresentanti ENAC hanno proseguito nella esposizione del progetto preliminare di Studio di Impatto Ambientale, impegnandosi a comunicare tempi e modi per giungere alla conclusione della procedura, consistente nella redazione da parte del Proponente dello Studio di Impatto Ambientale.

Con nota prot. n. CTVA-2008-2995 del 01 agosto 2008, il Presidente della rinnovata CTVIA, dott. Claudio De Rose, ha assegnato il procedimento ad un nuovo Gruppo Istruttore composto da:

- ✓ Avv. Rocco Panetta (Referente);
- ✓ Ing. Eugenio Bordonali;
- ✓ Prof. Ezio Bussoletti.

In data 25 settembre 2008 si è tenuta una prima riunione presso gli uffici della CTVIA fra il Proponente e i componenti del nuovo Gruppo Istruttore incaricato, durante la quale, dopo aver acquisito sommarie informazioni sull'attività già svolta ed in particolare sugli esiti delle tre riunioni tra il Proponente ed il precedente Gruppo Istruttore, il Referente ha espressamente richiesto al Proponente di procedere con estrema rapidità alla definizione delle ulteriori fasi della procedura, come previsto dall'art. 30 della legge n. 62/2005, stante il significativo tempo intercorso - oltre un anno - dall'avvio della procedura.

Il Proponente non ha mancato di rilevare talune difficoltà nel procedere speditamente alla conclusione della procedura, date le contingenti vicende relative alla crisi del vettore aereo Alitalia e

alla ridefinizione del ruolo dell'aeroporto di Malpensa nelle strategie del vettore aereo che succederà alla fallita Alitalia.

In tal senso e più nel dettaglio, il Proponente ha dichiarato:

- ✓ di avere già provveduto ad ultimare gli studi ambientali relativi allo scenario attuale;
- ✓ di essere in grado di rappresentare verosimilmente lo scenario finale,
- ✓ ma di non poter ultimare gli studi relativi allo scenario intermedio a causa della difficoltà di determinazione dei volumi traffico aereo a medio termine, stante le contingenti vicende relative al destino del vettore aereo Alitalia.

Rappresentata dal Gruppo Istruttore la necessità di definire in ogni caso la procedura, che ancorchè priva di una tempistica stabilita *ex lege*, non potrebbe anche per *analogia legis*, essere portata oltre il termine - ampiamente decorso - di 60 gg. previsto dall'art. 27 del d.lgs. n. 152/2006, applicabile al caso di specie.

A tal fine, il Proponente, nel corso della riunione del 25 settembre 2008, si è impegnato ad inviare per iscritto una nota integrativa della relazione a suo tempo depositata, al fine di "definire il piano di lavoro per la redazione dello studio di impatto ambientale e le metodologie che intende adottare per l'elaborazione delle informazioni in esso contenute ed il relativo livello di approfondimento", come espressamente previsto dall'art. 30 della l. n. 62/2005.

In data 28 ottobre 2008, il Referente, a nome dell'intero Gruppo Istruttore, ha chiesto al Coordinatore della Sottocommissione VIA, ing. Guido Monteforte Specchi di promuovere un incontro con il Comitato di Coordinamento per ottenere un indirizzo chiaro in merito alla prosecuzione della procedura in oggetto, stante il tempo intercorso dall'avvio della procedura presso la precedente CTVIA, il mancato invio da parte del Proponente di una nota volta a definire tempi e modalità di lavoro, con relativo livello di approfondimento e la conseguente carenza documentale in atti.

In data 30 ottobre 2008, il Comitato di Coordinamento ha audito il Referente invitandolo a presentare in tempi brevi una Relazione volta a definire comunque la procedura, prendendo atto di quanto sopra ed invitando formalmente il Proponente, ove sussistente l'interesse in concreto, a riavviare la fase di consultazione (scoping), una volta chiarite le criticità che hanno di fatto impedito la definizione dei termini relativi al piano di lavoro.

In data 6 novembre il Comitato di Coordinamento ha preso atto della proposta di Relazione presentata dal Referente.

In data 19 novembre la Sottocommissione VIA ha approvato all'unanimità la Relazione del Gruppo Istruttore.

In pari data, il Proponente ha inviato nuova documentazione spontanea, acquisita al protocollo della Commissione ufficialmente con nota prot. n. CTVA-2008-4633 del 1 dicembre 2008.

Su indicazione del Referente, sentito il Coordinatore della Sottocommissione VIA e su proposta del Presidente della Commissione, il Comitato di Coordinamento ha invitato il Gruppo Istruttore, prima della discussione della procedura in Assemblea Plenaria, a voler tener conto della nuova documentazione pervenuta onde integrare/modificare, se del caso, la Relazione di scoping.

2. Documentazione esaminata

La documentazione presentata dal Proponente e assunta al prot. n. DSA-2007-21411 del 30 luglio 2007 consiste in una relazione dal titolo "Progetto di Studio di Impatto Ambientale - Nuovo Master Plan dell'Aeroporto Intercontinentale di Malpensa" ed elaborati grafici ad essa allegati.

Nella relazione è descritto il sito di intervento e le alternative di progetto considerate. Sono, inoltre, descritti in linea di massima i contenuti del futuro Studio di Impatto Ambientale e della Sintesi Non Tecnica.

Durante lo svolgimento dell'iter istruttorio sono inoltre pervenute due comunicazioni:

- ✓ una nota della Provincia di Novara, acquisita al prot. n. DSA-2008-09652 dell' 08 aprile 2008, con la quale si informano il Ministro dell'Ambiente ed il Presidente della Regione Piemonte in merito alla mozione deliberata dalla Provincia di Novara circa la necessità (i) di coinvolgere le istituzioni locali piemontesi, (ii) di istituire un Osservatorio Ambientale di Monitoraggio e (iii) di istituire una sede permanente di confronto sull'attività aeroportuale;
- ✓ una nota del Presidente del Coordinamento costituito da Comuni della Provincia di Novara, acquisita al prot. n. DSA-2008-11081 del 21 aprile 2008, in cui si richiede al MATTM (i) che sia attivata la procedura VIA, la valutazione di incidenza, la valutazione ambientale strategica, (ii) che sia costituito un Osservatorio Ambientale Permanente interregionale, (iii) che siano vietati o comunque limitati al massimo i voli notturni, (iv) che gli interventi non siano determinati sulla base traffico aereo previsto nell'ipotesi di una eventuale assegnazione dell'EXPO 2015 a Milano, e (v) che siano coinvolte le istituzioni locali piemontesi.

In data 1 dicembre 2008, con nota prot. n. CTVA-2008-4633, il Proponente ha inviato nuova documentazione denominata "Nuovo Master Plan dell'Aeroporto Intercontinentale di Malpensa - Linee Guida dello Studio di Impatto Ambientale - versione Novembre 2008".

3. Analisi della documentazione

3.1. Quadro generale di riferimento

Il "Nuovo Master Plan dell'Aeroporto Intercontinentale di Malpensa - Linee Guida dello Studio di Impatto Ambientale - versione Novembre 2008" - d'ora in poi indicato come "Nuovo Masterplan 2008", consta di varie sezioni così suddivise:

- a) Introduzione;
- b) Definizione dell'area di studio e scenari temporali di stima;
- c) Contenuti dello Studio di Impatto ambientale.

In particolare, con riferimento ai contenuti dello Studio di Impatto Ambientale (d'ora in poi "SIA"), si rileva che la documentazione presentata dal Proponente, analizza il quadro di riferimento programmatico, il quadro di riferimento progettuale e il quadro di riferimento ambientale, focalizzando preminentemente l'attenzione avendo riguardo agli impatti relativi all'atmosfera, all'ambiente idrico, al suolo e sottosuolo, alla vegetazione, alla fauna e agli ecosistemi, alla salute pubblica, al rumore, alle radiazioni ionizzanti, e al paesaggio. Da ultimo, il Proponente si sofferma sulle ipotesi di mitigazioni e compensazioni da porre in essere, sui possibili monitoraggi ambientali e sugli studi di incidenza.

3.2. Oggetto dell'analisi

In ossequio a quanto contenuto nell'art. 30 della legge 18 aprile 2005, n. 62, una volta che il Proponente abbia deciso, prima dell'avvio del procedimento di valutazione di impatto ambientale, di ricorrere alla c.d. procedura di *scoping*, richiedendo alla autorità competente (nel caso di specie al Ministero dell'Ambiente e alla Commissione) "un parere in merito alle informazioni che devono essere contenute nello studio di impatto ambientale", è compito della scrivente Commissione analizzare la documentazione presentata dal Proponente verificando preliminarmente che la relazione sia idonea a definire adeguatamente "il piano di lavoro per la redazione dello studio di impatto ambientale, le metodologie che intende adottare per l'elaborazione delle informazioni in esso contenute e il relativo livello di approfondimento", sulla base "dell'identificazione degli impatti ambientali attesi".

3.3. Note storiche

Il Governo Italiano ha riconosciuto il ruolo strategico di Malpensa sia attraverso il Piano Nazionale dei Trasporti (DPCM 10/4/86 e successivi adeguamenti), sia con leggi specifiche (449/85), dove Malpensa e Fiumicino sono indicati come aeroporti di riferimento dell'intero sistema aeroportuale Nazionale.

Malpensa è stato ricompreso tra i 14 progetti prioritari della rete T.E.N. europea ed inserito nell'elenco degli interventi strategici.

3.4. Note metodologiche

Il Proponente ai fini della presente procedura ha richiesto al Gruppo Clas di effettuare "le analisi di traffico riferite alle potenzialità del mercato del trasporto aereo del Nord Italia basandosi sugli indicatori di crescita forniti da IATA, Boeing, Airbus e su modelli matematici appositamente sviluppati".

Gli studi aeronautici sono stati invece affidati all'Istituto MITRE Corporation, un centro studi no-profit americano, consulente della Federal Aviation Administration (FAA) statunitense.

Lo studio, "che ha richiesto oltre due anni di lavoro, partendo da un'analisi statistica del traffico e del suo prevedibile trend di crescita, si è sviluppato analizzando un modello infrastrutturale basato sulle due piste parallele esistenti e su diverse soluzioni di nuova pista, tutte localizzate a Sud delle attuali e con differenti orientamenti".

5. Sintesi delle risultanze

Sulla base delle analisi condotte nel citato studio condotto dal Proponente si prevede

- i) un raddoppio della domanda di mobilità del Nord Italia entro il 2025: dagli attuali 50 milioni di passeggeri circa si passerà a circa 110 milioni nel 2025.
- ii) La quota di Malpensa in questo mercato si manterrà pressoché invariata, la domanda crescerà da circa 20 milioni del 2005 ai circa 50 milioni nel 2025.
- iii) Le merci passeranno dalle 370 mila tonnellate circa del 2005, alle circa 1,4 milioni di tonnellate nel 2025".

Sulla base di tali risultanze, il Proponente, date le potenzialità di crescita del mercato, ha avviato studi per analizzare "le potenzialità di sviluppo sostenibile" dell'aeroporto di Malpensa, volti in particolare a definire lo schema infrastrutturale dello scalo, "con la costruzione di una nuova pista, a stimare i

11/15/08
11/15/08
11/15/08

riflessi sul territorio e a valutare soluzioni per minimizzare quanto più possibile le ricadute ambientali”.

Il Proponente ha inoltre sviluppato una simulazione delle possibili ricadute da rumore nell'ipotesi di un'operatività ipotizzata in via del tutto teorica in circa 1100 mov./giorno., rispetto ad una analoga valutazione del 2004 pari a 626 mov./giorno.

Lo sviluppo dell'aeroporto andrebbe ad interessare aree a sud dell'attuale sedime aeroportuale, oltre la SP14, di proprietà del Demanio dello Stato in passato utilizzate per esercitazioni militari. Inoltre, l'ampliamento andrebbe ad interessare aree private, a sud della precedente, maggiormente interessate dalle ricadute da rumore, fino alla SS 527, per le quali, in un'ottica di riorganizzazione funzionale dell'intero sistema aeroporto, si vorrebbe ipotizzare la futura inclusione nel sedime aeroportuale.

All'esito degli incrementi previsti, la superficie attuale di Malpensa, di circa 1.220 ha, verrebbe a raggiungere un totale complessivo di circa 1.640 ha.

Sulla base di quanto premesso, il Proponente intenderebbe procedere alla redazione dello Studio di Impatto Ambientale, in conformità alla normativa vigente (dPCM 27 dicembre 1988 e dal d.lgs. n. 152 del 2006 - Codice in materia ambientale).

3.6. Definizione dell'area di studio

L'area di studio focalizzata dal Proponente nel Nuovo Masterplan 2008, è definita individuando un'area di circa 6 km intorno alla recinzione aeroportuale

L'area di studio, che comprende il territorio interessato dagli effetti del rumore degli aeromobili, si estende nel territorio di due regioni (Piemonte e Lombardia), di tre province (Milano, Novara e Varese), e comprenderebbe i seguenti comuni:

- comuni nel cui territorio è ricompreso il sedime aeroportuale: Cardano al Campo, Casorate Sempione, Ferno, Lonate Pozzolo, Samarate, Somma Lombardo e Vizzola Ticino, situati in provincia di Varese;
- comuni non confinanti con l'infrastruttura aeroportuale, ma appartenenti, come quelli sopra menzionati, al CUV, il "Consorzio Urbanistico Volontario": Golasecca e Arsago Seprio, sempre in provincia di Varese. Si ricorda che CUV è il consorzio tra comuni, stipulato il 13 gennaio 1996, che affronta temi quali la tutela del territorio dagli effetti diretti ed indiretti derivanti dalla presenza nell'area dell'aeroporto di Malpensa ed il controllo e la salvaguardia da tutti quei fenomeni dai quali possono derivare pericoli e danni ambientali;
- altri comuni lombardi (Castano Primo, Nosate, Robecchetto con Induno, Turbigo e Vanzaghello, rientranti nella provincia di Milano; Besnate, Gallarate e Vergiate, rientranti nella provincia di Varese), di cui parte del territorio comunale ricade nell'area di studio;
- comuni in territorio piemontese, provincia di Novara, confinanti con la regione Lombardia (Marano Ticino, Oleggio, Pombia e Varallo Pombia).

3.7. Scenari Temporali di Stima degli Impatti

ROMA 11/1/08

Il Proponente nel Nuovo Masterplan 2008 riferisce stime degli impatti in riferimento a due scenari di attuazione del progetto:

- *Scenario Attuale*: che rappresenta lo stato di avvio del progetto. Sarà caratterizzato attraverso i dati attuali di esercizio aeroportuale;
- *Scenario Finale (2025)*: che rappresenta lo stato di completa attuazione del progetto e di entrata a regime dell'aeroporto nell'assetto definito dal Nuovo Masterplan 2008.

4. Contenuti dello Studio di Impatto Ambientale

Il Proponente dichiara di voler redigere un SIA, secondo quanto previsto dalla legge, articolando lo stesso in un Quadro di Riferimento Programmatico, Progettuale ed Ambientale.

4.1. Quadro di Riferimento Programmatico

Il Quadro di Riferimento Programmatico che il Proponente intenderebbe presentare sarà così strutturato:

- da una introduzione relativa alle caratteristiche salienti dell'intervento, con indicazioni relativamente alla sua attualità e ai tempi di attuazione;
- da un esame dello stato della pianificazione riferibile al progetto (pianificazione trasportistica, nazionale, regionale, provinciale e comunale, piani territoriali e paesistici, regionali e provinciali, piani regolatori comunali ed eventuali varianti e strumenti adottati, inclusi eventuali strumenti attuativi, pianificazione quali i piani di assetto idrogeologico ed i piani territoriali di bacino, oltre agli strumenti di pianificazione dei parchi interessati);
- da un esame dei rapporti di coerenza e/o difformità tra piani e progetto proposto;
- da una raccolta dei vincoli paesaggistici, naturalistici, architettonici, storico-culturali, archeologici, demaniali ed idrogeologici, aree SIC e ZPS;

Il Quadro di Riferimento Programmatico sarà corredato dalla relativa cartografia tematica.

4.2. Quadro di Riferimento Progettuale

Secondo quanto riferito dal Proponente il Quadro di Riferimento Progettuale, corredato da schemi e disegni esplicativi, andrà a comprendere i seguenti elementi:

- la descrizione dell'aeroporto esistente;
- le caratteristiche dell'opera in progetto, con riferimento alle sue finalità ed obiettivi;
- le motivazioni che hanno condotto a sviluppare il progetto;
- le caratteristiche tecniche e fisiche del progetto e le aree occupate durante le fasi di attuazione del progetto;
- l'insieme dei condizionamenti e vincoli di cui si è dovuto tenere conto nella redazione del progetto;
- le motivazioni tecniche della scelta progettuale e delle principali alternative prese in esame;

Q W A P S M A.A.

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50

loper
A
B
C
D
E
F
G
H
I
J
K
L
M
N
O
P
Q
R
S
T
U
V
W
X
Y
Z

- la situazione dell'accessibilità all'aeroporto e lo studio del traffico e la valutazione degli effetti del progetto sulla situazione viabilistica e ferroviaria;
- l'analisi costi/benefici del *Master Plan*;
- la definizione degli scenari di riferimento (stato attuale e stato futuro al 2025);
- le potenziali interferenze sull'ambiente (inquinamento atmosferico, acustico, luminoso, produzione di rifiuti, accessibilità, siti a rischio di incidente rilevante) e uso di risorse, in particolare in fase di costruzione;
- gli interventi di ottimizzazione dell'inserimento nel territorio e nell'ambiente;
- gli interventi tesi a riequilibrare eventuali scompensi indotti sull'ambiente;
- l'analisi dei rischi e dei piani di emergenza.

4.3. Quadro di Riferimento Ambientale

Nello sviluppare il Quadro di Riferimento Ambientale, il Proponente intende includere gli elementi elencati nel seguito:

- delimitazione delle aree interessate dalle opere;
- usi dell'area interessata dalle opere e dell'area circostante;
- individuazione delle componenti ambientali interessate;
- descrizione delle componenti ambientali e dei rispettivi livelli di qualità;
- previsione e bilancio degli impatti;
- valutazione degli impatti e delle relative mitigazioni;
- analisi circa le possibili alternative di compensazione degli impatti.

Più in generale, emerge la volontà di tenere in debito conto le analisi e le valutazioni relative alle seguenti componenti: atmosfera, ambiente idrico, suolo e sottosuolo, vegetazione flora fauna ed ecosistemi, rumore, salute pubblica, radiazioni non ionizzanti e paesaggio, a tali tematiche verrà aggiunto il traffico, che riveste un ruolo peculiare in relazione al progetto in esame.

In conclusione al Quadro di Riferimento Ambientale *“saranno definite le linee guida per i sistemi di monitoraggio ambientale, articolati per le fasi ante operam, in corso d'opera e post operam. Tali sistemi di monitoraggio potranno considerare elementi della rete esistente, la sua integrazione o modifica per effetto degli sviluppi previsti, o la definizione di nuovi sistemi per l'analisi di specifici effetti ambientali.”*

Le attività di monitoraggio potranno essere oggetto di specifiche convenzioni con enti pubblici (ARPA, Parco del Ticino ecc.).

4.4. Studi di Incidenza

Nelle immediate vicinanze dell'aeroporto di Malpensa sono presenti diversi Siti di Importanza Comunitaria (SIC), ricadenti nel territorio del Parco del Ticino.

Verrà pertanto predisposto uno Studio di Incidenza del progetto rispetto a tali SIC.



5. Conclusioni

Viste le prescrizioni di cui all'art. 30 della legge n. 62 del 2005;

Vista la documentazione in atti di cui in narrativa ed esaminata in particolare la documentazione da ultimo presentata dal Proponente;

Considerato che, sulla base degli impatti ambientali attesi, dall'esame del Nuovo Masterplan 2008 depositato dal Proponente, risulta un adeguato piano di lavoro per la redazione dello Studio di Impatto Ambientale;

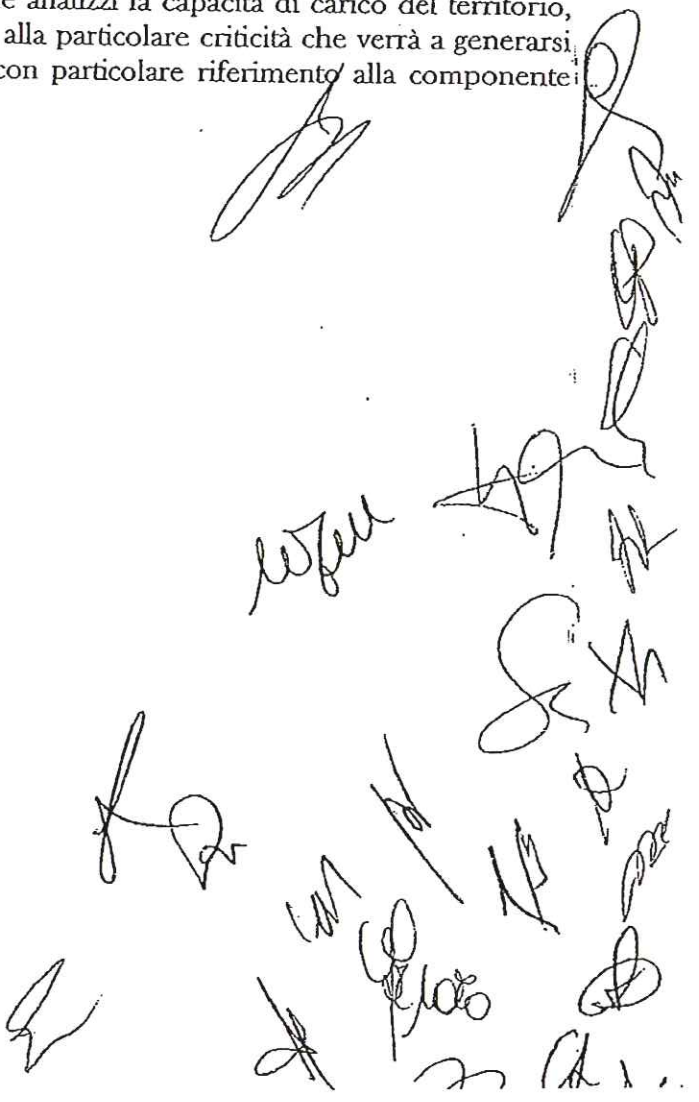
Considerato che le metodologie che il Proponente intende adottare per le elaborazioni che lo Studio di Impatto Ambientale deve riportare ai sensi di legge risultano essere idonee;

Considerato che il livello di approfondimento degli studi che il Proponente ha preliminarmente preso in considerazione ed intende presentare mediante lo Studio di Impatto Ambientale appare sufficiente;

Tutto ciò premesso, visto e considerato, limitatamente ai criteri indicati negli Indirizzi Programmatici, Progettuali ed Ambientali individuati dal Proponente, la Commissione esprime un parere favorevole, ai sensi dell'art. 30 della legge n. 62 del 2005, nei termini di cui in motivazione, circa le informazioni che devono essere contenute nello Studio di Impatto Ambientale, con le seguenti prescrizioni:

- il SIA dovrà contenere una sezione specifica che analizzi la capacità di carico del territorio, per tutte le componenti ambientali, in relazione alla particolare criticità che verrà a generarsi con lo svolgimento dell'evento EXPO 2015 e con particolare riferimento alla componente inquinamento acustico.

11/3/2011
FCR



Handwritten signatures and initials, including the word 'L'Espresso' written vertically.