

# AMICI DELLA NATURA AD ARSAGO



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali  
E. prot DVA - 2012 - 0019280 del 09/08/2012

Segreteria Associazione  
Amici della Natura ad Arsago  
c/o Campari  
via Roma 37 B  
21010 Arsago Seprio (Va)

23 luglio 2012



Spett. Ministero dell'Ambiente  
e della Tutela del Territorio e del Mare  
Direzione Valutazioni Ambientali  
via Cristoforo Colombo, 44  
00147 R O M A

**Oggetto: presentazione di Osservazioni alle Integrazioni Volontarie presentate da SEA il giorno 6 giugno 2012 relative al SIA del Master Plan di Malpensa**

## ELEMENTI D'OSSERVAZIONE PRIMARI

Scusate se introduciamo il nostro contributo con un briciolo di ironia.

SEA ha letto le Osservazioni, ha preso consapevolezza di alcune vistose lacune presenti nel SIA ed ha pensato di azzerare le Osservazioni del 2011 con lo stratagemma delle Integrazioni Volontarie nel 2012?

Ma una certa perplessità l'hanno sollevata anche gli Uffici Ministeriali preposti alla valutazione ambientale e la stessa Commissione V.I.A., i quali, forse, si sono comportati come il professore che concede all'allievo poco diligente di rifare a casa il compito in classe corretto in aula, ad alta voce e con i compagni, regalandogli così una buona opportunità d'arrivare alla sufficienza.

Ma alla fine SEA ha solo "pizzicato" qualche argomento, senza fornire i necessari elementi valutativi per un realistico quadro d'insieme degli impatti e delle compensazioni.

Eppure, in questi ultimi anni, il Ministero dell'Ambiente avrebbe dovuto introdurre uno strumento secondo cui verificare la sostenibilità delle scelte a suo tempo effettuate dalla Presidenza del Consiglio in favore di Malpensa 2000. Invece è stato relegato - o si è relegato - ad un mero ruolo di burocrate e così, mentre dalla Commissione Europea giunge la messa in mora della Regione Lombardia per i danni provocati dal sorvolo degli aerei sul SIC Dosso di Maddalena, noi italiani facciamo come i gamberi. **Anziché procedere ad una valutazione ex-post di Malpensa 2000, ci si appresta a valutare ex ante Malpensa 2030 con i soliti modelli previsionali di scarsa attendibilità, con il solito misconoscimento delle problematiche ambientali e dei diritti di cittadinanza, con la solita enfasi per un futuro miracolo economico generato dall'aeroporto a cui non crede ormai più nessuno.**

Nella nostra area geografica, intensamente abitata, a nord ovest della città di Milano e nella stessa città di Milano, si concentra la "voglia di natura" e il desiderio di evadere dall'inquinamento, dal traffico e dal cemento. Il fiume Ticino rappresenta uno degli ultimi ambiti naturali presenti nel quadrante Nord Ovest della Lombardia in grado di offrire spazi liberi a disposizione di tutti per la ricreazione e lo svago, con funzioni sociali, culturali e di turismo sostenibile, funzioni insopprimibili per la qualità della vita della popolazione lombarda.

In particolare il bosco del Gaggio, oggetto dell'intervento SEA, con l'attraversamento dell'omonima via comunale, rappresenta non solo un gradevole contesto di valorizzazione paesistica- storica- rurale, ma anche, con i suoi 330 ettari di bosco e di brughiera, un presidio ambientale di mitigazione dell'inquinamento atmosferico, di fono assorbimento, di termoregolazione, di assorbimento del carbonio, di permeabilità del suolo, di rigenerazione di acqua, di mantenimento di habitat e di biodiversità. La perdita del sito avrà conseguenze ambientali incalcolabili per il Quadrante Nord Ovest della Lombardia. Nelle Integrazioni Volontarie a questi importantissimi aspetti non viene fatto alcun riferimento. Questa sola osservazione basterebbe a **respingere il Master Plan in quanto SEA non tiene conto della complessiva situazione ambientale lombarda in cui l'opera viene calata.**

Aggiungiamo che nel 2030, e forse anche un decennio prima, la situazione di degrado ambientale complessiva sarà tanto più grave in quanto sarà realizzata la nuova grande tangenziale di Milano (Vedi Allegato 1, Accessibilità, la somma delle opere stradali già approvate dal CIPE). Quindi non tanto e non solo per l'incremento del traffico aereo, ma anche e soprattutto per l'incremento del traffico su gomma (sia per e da Malpensa, sia per il passaggio di veicoli che bypassano l'area milanese) avremo una crescita esponenziale dell'inquinamento atmosferico.

Acquista un connotato di "chimera" l'ipotesi, nuovamente espressa nelle Integrazioni volontarie, secondo cui si passerà ad un utilizzo pressoché generale di automezzi elettrici, mentre, proprio alla luce di quanto esposto nell'Allegato 1, acquista consistenza l'ipotesi secondo cui il parco logistico del Master Plan sarebbe progettato non solo per il traffico merci aria/gomma, ma anche gomma/gomma.

In conclusione, le integrazioni volontarie di SEA non sciolgono affatto i nodi e le incongruenze presenti nel Sia del 2011, ma generano, proprio in un anno in cui il volume di merci e passeggeri è in drammatico calo, maggiori dubbi sulle reali finalità dell'intervento e sulla definizione di Malpensa quale "infrastruttura strategica".

Poiché la trasformazione del sistema territoriale ed ambientale, originata dalla realizzazione del Master Plan e delle infrastrutture ad esso connesse, non può essere attivata senza averne stimato la somma di tutti gli effetti socio-ambientali, a partire dal monitoraggio e dall'analisi di quanto avvenuto negli anni passati, **l'associazione Amici della Natura ad Arsago**

**1. chiede al Ministero dell'Ambiente di avviare un pubblico confronto, onde verificare la veridicità delle affermazioni di SEA contenute nel SIA e nelle Integrazioni Volontarie, in particolar modo sull'attuazione del Decreto D'Alema e sulla mancata realizzazione delle pregresse compensazioni;**

**2. ribadisce al Ministero dell'Ambiente la richiesta di esprimere parere di compatibilità ambientale negativo sull'attuazione del Master Plan di Malpensa.**

\*\*\*

Alla luce delle Integrazioni Volontarie, si riprendono ora le osservazioni sulle matrici

**salute, atmosfera e paesaggio**

già oggetto di un nostro intervento durante lo scorso anno.

\*\*\*

### **SALUTE PUBBLICA**

**Si apprezza che SEA si rende disponibile ad una VIS, ma SEA si limita ad una generica dichiarazione di disponibilità, senza fornire alcun chiarimento sui tempi e sui metodi, sulle verifiche preventive e conclusive da effettuare con l'ASL. Non parla di confronto e di collaborazione con gli Enti comunali, non specifica se sarà svolta in itinere alla realizzazione dell'opera, o se sarà conclusa prima che il Ministero dell'Ambiente pronunci il giudizio di compatibilità ambientale sul Master Plan.**

Si chiede pertanto al Ministero dell'Ambiente:

1. di sospendere il parere di compatibilità ambientale sul Master Plan fino a pubblicazione e valutazione della VIS da parte delle ASL territorialmente competenti;
2. di sottoporre la VIS prodotta da SEA a valutazione da parte dei Sindaci e delle Associazioni del territorio;
3. di verificare la correttezza del metodo attuato da SEA per la realizzazione della VIS, specie in relazione alla letteratura scientifica in materia d'impatto sanitario aeroportuale.

Tali misure si rendono necessarie in quanto si ritiene che SEA, dovendo giustificare le proprie finalità, applicherà metodologie poco scientifiche.

Non essendo contenuti nelle Integrazioni Volontarie dati aggiornati rispetto al SIA, si riprende l'osservazione già presentata lo scorso anno, con le opportune integrazioni.

#### LA PARTE DEL SIA E DELLE INTEGRAZIONI VOLONTARIE DEDICATA ALLA SALUTE PUBBLICA PRESENTANO CARENZE ED OMISSIONI

Le statistiche riportate si fermano ad anni lontani, anni in cui non era oggettivamente possibile accertare decessi causati da malattie (in particolare tumori) imputabili alle ricadute sulla salute pubblica di Malpensa.

Inoltre le tabelle presentate nel SIA non hanno alcuna attinenza con un monitoraggio appropriato al caso di un aeroporto. Vengono infatti presentati dati in cui si osservano globalmente problematiche sanitarie relative alla popolazione delle provincie nel loro complesso, senza che il dato offerto possa consentire di verificare l'incidenza delle varie patologie a progressiva distanza dall'aeroporto e, alla medesima distanza, tra popolazione residente sotto i coni di decollo o di atterraggio e quella residente in altre aree dei medesimi comuni.

Manca inoltre l'individuazione delle patologie riscontrabili nelle aree che subiscono pesantemente l'impatto aeroportuale, come documentato dalla letteratura medica. Mancano i riferimenti alle indagini epidemiologiche svolte in alcuni comuni.

Stupisce che non sia fatto accenno all'indagine epidemiologica "Salus Domestica", un'indagine a campione svolta dall'ASL della Provincia di Varese, in collaborazione con i Medici di Medicina Generale nell'anno 2001. Il silenzio è probabilmente dovuto al fatto che la Direzione dell'ASL della provincia di Varese non ha offerto allo studio la dovuta visibilità pubblica.

In tale indagine si evidenziava che le casalinghe residenti in prima fascia soffrivano di una maggiore frequenza di cefalee, allergie e nevrosi ansiose, documentabili anche con una maggiore prescrizione di farmaci ansiolitici.

Lo studio concludeva poi banalizzando l'effettivo danno sanitario, riportando le seguenti frasi: "La quantificazione dei disturbi lamentati dà dunque peso a quelli della sfera relazionale e psicologica (insonnia, ansia, cattiva percezione delle parole etc.) ma non è sufficientemente convincente per quelli delle vie respiratorie ( confermati invece dai monitoraggi ASL degli ultimi anni – nota 2012). Resta da approfondire, poi, la presenza e l'incremento rilevato delle patologie allergiche. In conclusione, la presenza dell'aeroporto ha causato una serie di disturbi soggettivi alla popolazione circostante, ma solo alcuni di questi trovano conferma diagnostica dei MMG o plausibilità con i livelli di esposizione" . E' evidente che il campione osservato avrebbe dovuto essere seguito nel tempo per gli accertamenti del caso, ma il tutto è stato dimenticato.

La frettolosa conclusione data all'indagine da parte dell'ASL ( voglia di lamentela più che effettivo danno alla salute), è in aperta contraddizione con il concetto di salute secondo l'O.M.S.

La salute è definita nella costituzione dell'O.M.S. come "stato di completo benessere fisico, psichico e sociale e non semplice assenza di malattie" (Concetto finalmente espresso nelle Integrazioni Volontarie – Disponibilità di SEA alla VIS). Viene considerata un diritto riconosciuto dalla Costituzione Italiana e come tale si pone alla base di tutti gli altri diritti fondamentali che spettano alle persone.

Dopo la Salus Domestica, ci si sarebbe attesi la messa in campo di una qualche forma di monitoraggio o tutela, almeno per le fasce deboli della popolazione, ma il silenzio dei vertici dell'ASL ha messo molte persone in condizione di credere che da parte delle autorità amministrative, politiche e sanitarie, non ci fosse alcuna forma di interesse per la salute pubblica. Come è noto, la lottizzazione partitica delle cariche in ASL e ARPA è una piaga che affligge il territorio lombardo.

Il SIA parla invece dello studio HYENA, riferendo la giusta conclusione che il rumore può incidere sulla pressione arteriosa ed, in particolare, il rumore notturno degli aerei. Logica conseguenza di tale accertamento sarebbe assumere la decisione di sospendere i voli notturni, come peraltro prescritto dal DPCM del 13.12.99.

A tal proposito si ritiene opportuno segnalare che nelle zone sottoposte all'impatto dei decolli, specie voli cargo notturni, nel cuore della notte sono stati misurati con fonometri aziendali livelli di rumore fino a 130 decibel. Purtroppo i dati conclusivi della rete di monitoraggio del rumore aeroportuale restituiscono "medie", quindi non rappresentano il reale disagio sopportato dalla popolazione.

Anche il SIA liquida la questione banalmente, semplicemente dicendo che il rumore degli aeromobili in fase di decollo è pericoloso tanto quanto il rumore stradale. Premesso che in un ambito di corretta valutazione ambientale tale osservazione dovrebbe portare piuttosto alla decisione di considerare il cumulo degli impatti che a sottovalutare la sofferenza umana (sotto intendendo "tanto c'è anche" il danno provocato dal rumore stradale), una volta di più si constata che il SIA esprime a ruota libera concetti senza calarli nella situazione concreta di Malpensa. Sembra proprio che l'estensore del SIA abbia lavorato solo citando leggi, studi e dati senza declinarli nella realtà oggettiva di Malpensa.

A proposito dell'indagine Hyena che permangono altri interrogativi, a cui nel tempo non si è potuto dar risposta. Come mai i risultati dello studio non sono mai stati presentati al pubblico con il giusto rilievo? Come mai non è mai stata indetta neppure una conferenza stampa?

A nostro parere, per dare valore aggiunto allo studio, pagato dalla Commissione Europea, in ordine a finalità statistiche/epidemiologiche, sarebbe stato assai più significativo effettuare un confronto puntuale tra i risultati dell'esame clinico dei volontari ad esso sottoposti e l'effettivo rumore notturno misurato dalla centralina acustica nella relativa zona di residenza durante la stessa nottata

Uno dei riscontri più importanti dello studio HYENA è l'aver provato che ad ogni innalzamento di dieci decibel, nel silenzio notturno, cresce del 14% di rischio di innalzamento della pressione arteriosa. Questo risultato conduce a conclusioni non trascurabili in campo epidemiologico.

Altro elemento altamente significativo emerso dallo studio HYENA è il dato che l'ipertensione arteriosa, provocata dal rumore aeroportuale, non si manifesta nei primi anni in cui viene subito l'impatto acustico ( come abbiamo già detto, soprattutto quello notturno). In altre parole, quando una persona si abitua e, quindi, si lamenta di meno, ha già somatizzato il disagio. Questo fattore crea allerta per il futuro.

Lo scorso anno l'ASL della provincia di Varese, grazie alle sollecitazioni del Comune di Casorate Sempione e comunque facendo seguito ad altre precedenti sollecitazioni pervenute nel tempo dal CUV, ha reso nota una tabella da cui emerge chiaramente quanto ricoveri e decessi per malattie respiratorie siano assai più frequenti nei comuni del CUV che nel resto della provincia di Varese.

Infine si informa il Ministero dell'Ambiente che la nostra popolazione, pur abitando in un'area a nord dell'aeroporto pesantemente impattata dai sorvoli in fase di decollo, non ritiene affatto plausibile che la realizzazione della terza pista possa portare beneficio ambientale. SEA giustifica la terza pista affermando che l'impatto acustico diminuirà, spalmando su un'area maggiore i sorvoli. E' chiarissimo che l'obiettivo primario del gestore aeroportuale è un altro. L'incremento del settore Cargo aumenterà inesorabilmente il rumore notturno, con decolli ed atterraggi dedicati solo a questo tipo di trasporto. Gli aerei cargo sono pesanti, rumorosi, fortemente inquinanti e prevalentemente notturni. Si tenga conto che, come precedentemente segnalato, i passaggi nel cuore della notte sovente superano i 100 decibel.

Per ragioni sanitarie, si chiede pertanto al Ministero dell'Ambiente di esprimere parere di compatibilità ambientale negativo sia all'attuazione del Master Plan, sia all'aumento del traffico aereo con le due piste.

## ATMOSFERA

**Il SIA e le integrazioni volontarie non forniscono dati sulle emissioni specifiche degli aerei, limitandosi a SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub>, CO e idrocarburi non metanici. Come anticipato in premessa, i modelli utilizzati per stimare la futura presenza di tali inquinanti confidano in modo esagerato nella trasformazione del parco auto.**

Si ribadiscono pertanto le Osservazioni già presentate lo scorso anno.

LA NATURA HA LANCIATO SEGNALI D'ALLARME INDICANDO QUANTO I  
MONITORAGGI ARPA ATTUATI FINO AD OGGI NON EVIDENZIANO IL GRADO  
D'INQUINAMENTO ATMOSFERICO GENERATO DAGLI AEREI

I monitoraggi presentati non offrono il quadro complessivo delle emissioni gassose degli aerei. Ci riferiamo in particolare all'assenza di alcuni indicatori relativi agli idrocarburi policiclici aromatici, al pm 2,5, ai composti organici volatili.

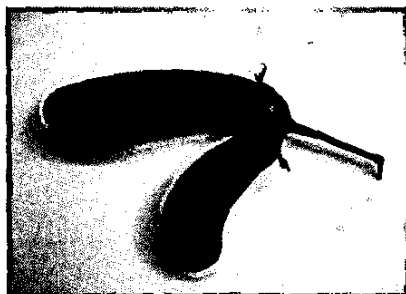
Per quanto riguarda l'accertamento della presenza di IPA nelle aree interessate dai sorvoli in fase di decollo esso è stata confermato in tre indagini:

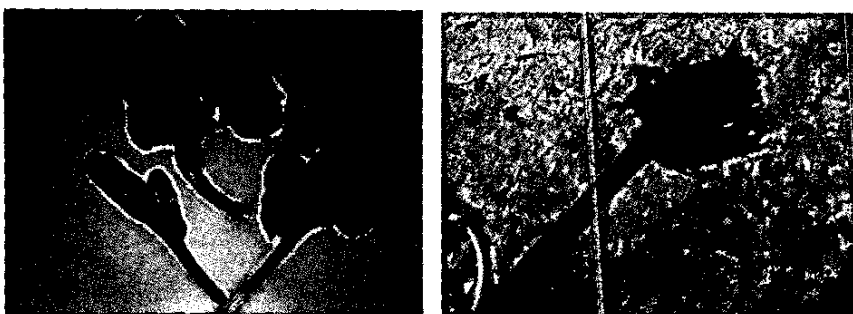
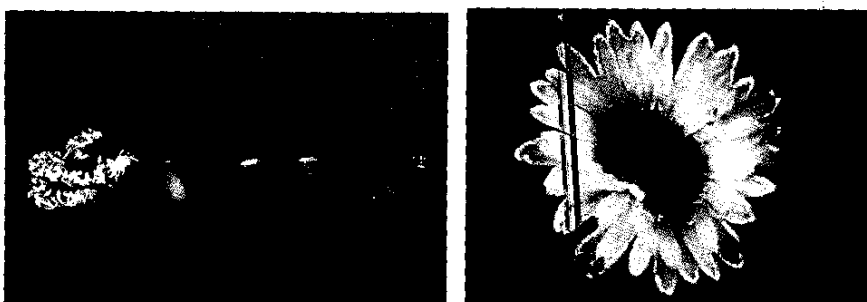
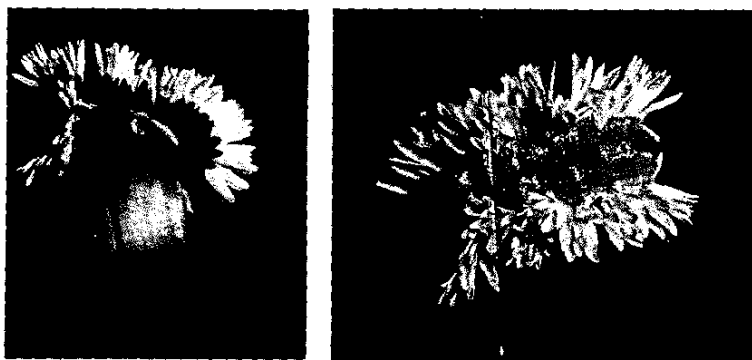
1. nei monitoraggi ambientali ordinati dal Tribunale di Milano nell'ambito della procedura giudiziaria promossa dal dott. Quintavalle (moria di querce per ricadute di particelle incombuste con conseguente apertura del caso PILOT n. 1509/10/ENVI - nota 2012),
2. nell'indagine svolta dall'Università Cattolica di Brescia per il Parco Lombardo della Valle del Ticino, presentata lo scorso mese di febbraio,
3. nel monitoraggio commissionato dal Comune di Casorate Sempione alla Costech International di Pioltello, azienda certificata ISO 9001.

Va segnalato a codesta stimata Commissione VIA che i campionamenti delle indagini ai punti 2 e 3 riguardano periodi di limitata attività aeroportuale (2010), pertanto non offrono la visione dell'impatto atmosferico causato dall'aeroporto negli anni pregressi, che indubbiamente è stato molto più elevato di quanto emerge da tali recenti analisi.

Per il passato e per ciò che concerne la presenza di IPA nell'aria e nel suolo, la nostra Associazione, possiede una testimonianza significativa.

Avendo constatato l'anomala presenza di fiori, frutti e verdure con mutazioni genetiche nell'area dei decolli di Malpensa, proprio nei primissimi anni dopo l'apertura di Malpensa 2000 mentre negli anni precedenti non erano state riscontrate, la nostra Associazione ha ritenuto opportuno osservare il fenomeno ed effettuare le opportune segnalazioni agli enti competenti per tale problematica.





*Rassegna fotografica che documenta la mutagenità ambientale dovuta agli effetti genotossici di sostanze inquinanti rilasciate dagli aerei in fase di decollo*

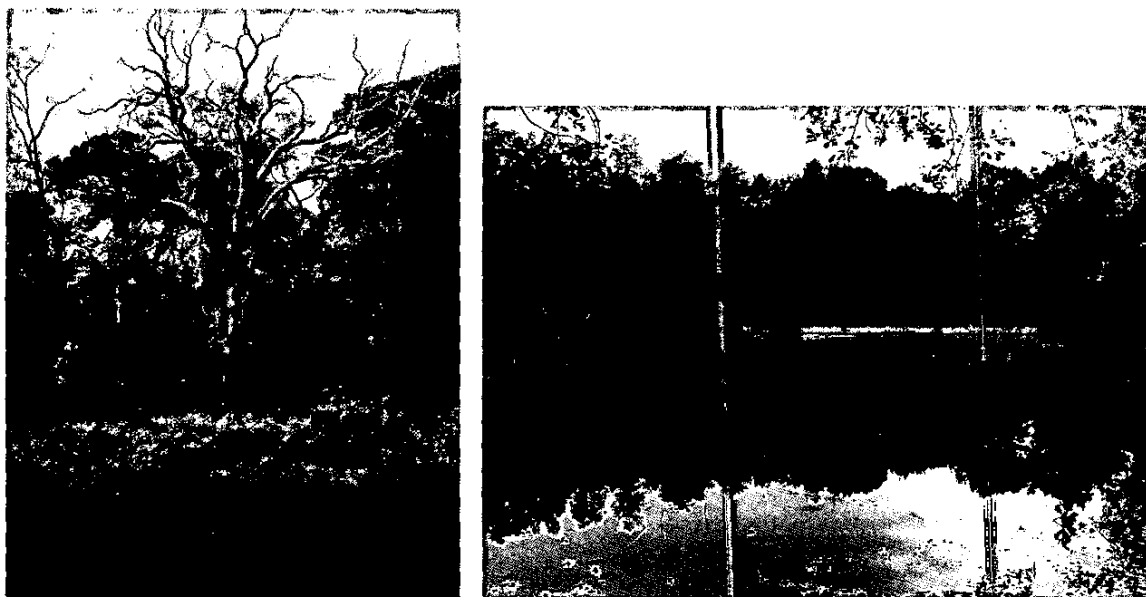
La ricerca per la comprensione del fenomeno del pluriflore è documentata nel dossier ***“Può una piccola margherita ergersi contro un grande aeroporto? La ricerca delle cause della mutagenità ambientale nell’area dei decolli di Malpensa”*** allegato alle osservazioni inviate lo scorso anno. Dalla lettura dello stesso emerge la scrupolosità con cui la nostra associazione ha ricercato ogni possibile causa, evitando comportamenti allarmistici, e senza voler aprioristicamente imputarne la causa all’aeroporto. Tuttavia l’evidenza degli IPA nei cieli e sui suoli di Malpensa è ormai documentata con analisi di laboratorio.

\*\*\*



Sulla questione degli idrocarburi, segnaliamo la particolare situazione del SIC "Paludi di Arsago", rotta 358, per la quale le Integrazioni Volontarie, in modo più chiaro del SIA, prevedono una sensibile crescita dei volumi di traffico.

*Immagini del SIC, a sinistra segni di degrado*



## PAESAGGIO

Sull'aspetto "paesaggio" le Integrazioni Volontarie compiono qualche passo in avanti.

DALLE PAGINE DEL SIA INFATTI TRASPARIVA NETTAMENTE LA VOLONTA' DI NON RICONOSCERE GLI ELEMENTI RAPPRESENTATIVI DELLA CULTURA DEL TERRITORIO E LA SUA STORIA.

SEA ha effettivamente preso atto della nostra Osservazione, di seguito parzialmente riportata.

*L'analisi effettuata dal SIA sul tema "Natura, Cultura, Storia ed Archeologia, è inaccettabile secondo i principi della Convenzione Europea per il Paesaggio. Si può anzi affermare che il peso insediativo dell'aeroporto e l'incidenza delle trasformazioni territoriali messe in atto dallo stesso appaiano, dalle pagine del SIA, assolutamente trascurabili ed irrilevanti. Analizzando lo studio, si ha la conferma inequivocabile che Il Master Plan va fortemente nella direzione di cancellare il carattere dei luoghi, la loro identità culturale e l'esser filtro della memoria.*

*SEA diventa proprietaria di un suolo demaniale, un bene pubblico e comune, ed appropriandosi del suolo fa tabula rasa di ogni elemento narrativo della storia passata ivi presente.*

*Prende corpo nel SIA lo svilimento dell'area del GAGGO, descritto con il linguaggio solitamente usato per rappresentare le aree degradate. Mai si descrive VIA GAGGIO per quello che è:*

*museo all'aperto della civiltà contadina, esposizione di reperti bellici della seconda guerra mondiale, vecchie piste di aerei militari percorribili per decine di km, cimeli vari, fra i quali l'augurio di Gabriele D'Annunzio al Campo della Promessa.*

*La via che lo attraversa è molto antica. Probabilmente di origine romana, fu assai frequentata in epoca altomedievale. Romane e medievali sono pure altre vie che s'incrociano tra Lonate e il porto. La discesa al fiume è straordinaria, ricca di fascino e di suggestione, con testimonianze di varie epoche che narrano un passato di vita e di lavoro.*

*Sotto l'aspetto naturalistico è di notevole pregio: ospita l'ultimo lembo di brughiera a sud delle Alpi, ed è snodo essenziale della Rete Natura 2000.*

**Effettivamente le integrazioni volontarie offrono una visuale dell'area più dignitosa e riportano le informazioni fornite dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici, ma non tengono conto che di fatto NELL'AREA VERDE ATTORNO A MALPENSA ESISTE UN VERO E PROPRIO PARCO STORICO-ARCHEOLOGICO, già oggi ampiamente frequentato, ma che potrà in futuro essere al meglio sfruttato per finalità di turismo sostenibile, alla portata della città di Milano e della grande conurbazione che la circonda.**

Sebbene sia possibile controllare gli scavi durante le fasi di cantiere, noi crediamo che il suolo **non** consumato sia il miglior custode delle preziosità ancora contenute, da lasciare alle generazioni future. L'Italia che verrà lo saprà riportare alla luce, valorizzare, conservare e godere al meglio!

Non è difficile immaginare che nell'arco degli ultimi 60-70 anni, sia andato perduto un ingente patrimonio storico ed archeologico. Ci accorgiamo oggi che, per render funzionante un'infrastruttura con finalità economiche e trasportistiche sfruttabili per un periodo di soli alcuni decenni (nota: solo di tre anni per l'ampliamento di Malpensa 2000), sono state disperse testimonianze antiche più di tremila anni.

Fortunatamente attorno all'aeroporto le preziosità sono ancora tante.

Siamo sulla preistorica VIA che collegava Capo Nord con Capo Passero. In rapida successione abbiamo i grandi massi coppedati, i reperti dell'età del Bronzo, i Cromlech, i tumuli delle civiltà del Protogolasecca e di Golasecca, le ville romane, l'epoca longobarda, il medioevo, i monumenti romanici, l'età di Leonardo e dei navigli. Da qui passavano i marmi di Candoglia per la costruzione del Duomo di Milano. E poi le misurazioni degli astronomi di Brera, l'età delle grandi innovazioni tecnico-scientifiche con l'Ipposidra del Cattaneo, le testimonianze del confine austro-ungarico e delle grandi bonifiche, i primi esperimenti del volo, più di 40 km. di piste ad uso dell'aviazione tedesca, la trincea lungo la costa, i segni della civiltà contadina. E molto, molto altro ancora da riportare alla luce... Tutto questo nello straordinario contesto naturale della Valle del Ticino.

Auspichiamo che l'intera area sia sottoposta a rigida tutela e segnaliamo che **il mascheramento dell'aeroporto con interventi di piantumazione come indicato da SEA, non è misura sufficiente per garantire la conservazione del paesaggio, in quanto il degrado della**

vegetazione per l'inquinamento atmosferico e il disturbo causato dall'inquinamento acustico privano l'area della sua fruibilità.



*I monumenti romani di Arsago Seprio, a circa 3 km dal sedime aeroportuale, a rischio per le vibrazioni acustiche e le ricadute dei gas degli aerei*

\*\*\*

SEA ha preso atto anche della seguente nostra Osservazione:

*Va detto per inciso che, essendo un corridoio biologico, non è da escludere in futuro l'ingresso di animali selvatici e soprattutto di volatili all'interno del sedime, arrecando disturbo alle operazioni di volo (casistica incidente bird strike).*

SEA ha posto rimedio all'omissione inserendo l'Allegato "Rischio di impatto con volatili – Ricerca naturalistico Ambientale"

Per una Associazione con finalità di tutela della natura rimane sconcertante il fatto che in suddetto studio si ribalta il concetto di valutazione, ovvero:

**anziché valutare l'impatto causato dall'aeroporto sul più importante corridoio biologico che collega la zona marittima al cerchio alpino, viene valutato l'impatto che la biodiversità ha sull'aeroporto.**

Infine vengono presentate soluzioni allarmanti.

La valle del Ticino è la rotta per gli uccelli migratori che dall'Africa si spostano verso i paesi d'oltralpe, è un provvidenziale passaggio naturale per i mammiferi che si spostano verso nord, a causa del cambiamento climatico (la netta e insuperabile frammentazione della Lombardia, da est a ovest, è evidente a chiunque percorra le autostrade lombarde). Per quest'area delicata, lo studio sostiene la necessità di adottare misure che impediscano l'accesso al sedime e al suo spazio aereo

per nulla accettabili (ad esempio arbusti velenosi), che possono gravemente compromettere la funzionalità del corridoio stesso.

Si segnala che, nel film documentario, andato in onda su RAI STORIA alle ore 23 dello scorso 15 luglio dal titolo "Il castello", interamente girato entro il perimetro di Malpensa, appaiono riprese di una persona che spara ai volatili con il fucile. Che cosa spara? In che modo SEA è riuscita a contenere il numero dei casi di bird strike?

\*\*\*

Purtroppo SEA è rimasta indifferente alla richiesta di tutela della Cascina Malpensa presentata lo scorso anno.

*I programmi di SEA prevedono l'eliminazione persino del nucleo storico da cui si è originata la Malpensa. E' infatti previsto nei programmi di SEA l'abbattimento della storica CASCINA MALPENSA, in località CASE NUOVE nel comune di Somma Lombardo, già parte integrante del sedime aeroportuale.*

*La nostra Associazione, che nel corso degli anni è più volte intervenuta a tutela di beni architettonici e paesaggistici, ha più volte segnalato alle Autorità regionali la sconvenienza del progetto ed ha inviato a SEA la richiesta non di demolire, ma di restaurare. A tale comunicazione, SEA non ha dato risposta. E pensare che ne trarrebbe grande risalto nel campo della pubblica immagine. Quale altro aeroporto al mondo può vantare una storia così ricca ed interessante?*

Alla luce di quest'ultima semplice constatazione, concludiamo affermando che, poiché a quanto pare è forte la volontà di cancellare persino la storia della stessa Malpensa, non c'è ragione di ritenere che SEA possa fornire garanzie di rispetto e di tutela per la storia, la cultura, il paesaggio ed i beni di questi luoghi.

A nome dell'Associazione

Amici della Natura ad Arsago

Luigi Ielmini

