


Spett.le
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Viale Cristoforo Colombo 44
00147 ROMA


Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali
E: prot DVA - 2012 - 0019408 del 13/08/2012

Alla Direzione Generale Valutazione di Impatto Ambientale.

OGGETTO : Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art.26 del D.lgs 152/06 e s.m.i. relativa al nuovo Master Plan dell'Aeroporto di Milano Malpensa. Invio di istanze, osservazioni e pareri ai sensi dell'art. 24 D.Lgs 152/2006 e s.m.i.

Con riferimento alla richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale ai sensi dell'art.26 del D.lgs 152/06 e s.m.i. relativa al nuovo Master Plan dell'Aeroporto di Milano Malpensa presentato da ENAC/SEA e pubblicato sulla stampa in data 20 Maggio 2011, e in riferimento alle nuove integrazioni pubblicate in data 5 Giugno 2012 si inviano le seguenti osservazioni :

Uno degli aspetti più sensibili tra gli impatti derivanti dall'attività aeroportuale è sicuramente quello relativo alle emissioni in aria.

Da sempre considerato come Inquinamento Atmosferico, dal 2008 a seguito di quanto emerso dalla Sentenza 11169/2008 (Sentenza Quintavalle), si è arrivati ad una definizione più specifica e precisa come quella di "Inquinamento da gas di scarico degli aerei".

Sentenza oggi che ha visto condannare SEA e il Ministero dei Trasporti anche in secondo grado al pagamento di 8 Milioni di euro per danno ambientale.

Dal 2000 fino ad oggi sono stati messi in atto, soprattutto dal Parco del Ticino una serie di monitoraggi per capire e comprendere meglio anche da un punto di vista quantitativo, l'impatto causato dal passaggio degli aerei in fase di atterraggio e di decollo sul territorio del Parco del Ticino.

In oltre dieci anni di monitoraggi, effettuati in periodi diversi e con tipologie di monitoraggi diversi è emerso un livello critico della qualità dell'aria in tutto il territorio del Parco, con un punto decisamente critico e preoccupante per la zona circostante l'area di Malpensa.

I monitoraggi effettuati sono stati:

- La qualità dell'aria nel Parco Regionale della Valle del Ticino (1995);
- Monitoraggi o qualità dell'aria mediante licheni (2000);
- Monitoraggio delle componenti Ecosistemi dell'area di Malpensa (2002);
- Valutazione della qualità dell'aria mediante indicatori puntiformi (2002);
- Valutazione della qualità dell'aria nel territorio del Parco (2011).



L'andamento di tutti questi studi, unito anche a quanto emerso e dimostrato dalla sentenza 11169/2008, dimostra una crescita esponenziale del peggioramento della qualità dell'aria nel territorio del Parco del Ticino, mettendo in evidenza inoltre come questo peggioramento sia avvertibile anche attraverso una serie di monitoraggi specifici per il tessuto fogliare e le componenti ambientali previsti per legge.

In questo contesto di un peggioramento preoccupante e allarmante anche per il substrato umano e non solo per quello arboreo si innesta il discorso della realizzazione della terza pista di Malpensa e anche le altre opere ricomprese all'interno del Master Plan.

Il riferimento preciso per la terza pista è l'aumento del traffico aereo che dovrebbe portare gli attuali 19 milioni di passeggeri ad arrivare alla quota di 50 - 70 milioni di passeggeri.

Va opportunamente ricordato che i tanti promessi sviluppi tecnologici per realizzare aerei meno inquinanti e meno rumorosi sono nel corso di questi ultimi decenni rimasti solo sulla carta, ed è del tutto evidente che stante la situazione di crisi economica internazionale è decisamente proibitivo realizzare un completo cambio del parco macchine delle varie compagnie aeree.

In questa situazione si inserisce inoltre la D.G.R. del 03/08/2007 N.° 8/5290 che ha classificato i Comuni attorno all'aeroporto di Malpensa in "**zona A di risanamento**", perché i valori degli inquinanti monitorati superano largamente i livelli stabiliti per la protezione della salute umana.

Concretamente oggi abbiamo le centraline di Arpa che monitorano una serie di inquinanti, abbiamo gli studi del Parco, abbiamo la sentenza 11169/2008 con tutta una serie di monitoraggi e di analisi, i dati emersi dal monitoraggio effettuato dal Comune di Casorate Sempione post-sentenza 11169/2008 che hanno messo in evidenza la presenza di parecchi IPA cancerogeni e tossici per l'uomo, i dati emersi dall'indagine epidemiologica della Asl di Varese, i dati del monitoraggio effettuato dal Corpo Forestale dello Stato che parlano di "Disastro Ambientale".

Sarebbe quantomeno auspicabile che di fronte ad una constatazione emersa dalle analisi effettuate dal Corpo Forestale dello Stato, dove si parla in maniera esplicita di DISASTRO AMBIENTALE, si provvedesse ad annullare la procedura di VIA e qualsiasi procedura autorizzativa relativa ad un aumento della operatività aeroportuale.

Analizzare in maniera congiunta quanto emerso da questi monitoraggi, esaminando in maniera razionale anche la storia dal 1986 ad oggi dell'aeroporto di Malpensa ci fa portare alla conclusione che una nuova pista per raddoppiare un traffico aereo non porterà assolutamente dei benefici a questo territorio. E' del tutto evidente inoltre che non è possibile oggi separare o analizzare in maniera separata gli impatti che si avranno sull'uomo e sul substrato arboreo, come se le due cose vivessero in mondi separati. Così come risulta decisamente compromessa la situazione odierna senza la terza pista.

Va denunciato inoltre come l'opzione zero prevista all'interno del S.I.A. non tenga minimamente conto di quanto emerso da questi studi.

E' quindi appurato che anche se le cose rimanessero così, senza la realizzazione della terza pista, sarebbe assolutamente necessario provvedere ad interventi di risanamento proprio per le elevate concentrazioni di inquinanti presenti nell'aria.

Quello che gli studi emersi dalle indagini di Casorate Sempione, in conseguenza della sentenza 11169/2009 hanno poi messo in evidenza è tutta una serie di inquinanti specifici relativi all'attività aeroportuale (fase di decollo e atterraggio), inquinanti che sono tossici e cancerogeni per l'uomo.

Le successive indagini e i valori dell'indagine epidemiologica realizzata dalla Asl di Varese hanno poi messo in evidenza come l'incidenza su questo territorio dell'attività aeroportuale abbiamo già prodotto dei danni.

Già nel 2005, la VAS realizzata dal Parco del Ticino, aveva messo in evidenza come il territorio era già al limite per quanto riguarda gli impatti sulla qualità dell'aria, sommando e analizzando in maniera congiunta tutte le fonti degli inquinanti.

I dati rilevabili anche dai monitoraggi di Arpa, comunque hanno messo in evidenza che la fonte principale è rilevabile nell'aeroporto di Malpensa, rispetto a quella relativa al traffico veicolare.

E' del tutto evidente inoltre che dopo la sentenza 11169/2008 è possibile scindere gli inquinanti in base alla fonte e ciò ha permesso comunque di capire l'impatto odierno dell'aeroporto di Malpensa.

Va anche ricordato che i monitoraggi effettuati nell'ultimo anno sono stati fatti in un periodo di basso traffico aeroportuale, soprattutto se paragonato ai periodi in cui Malpensa arrivava a fare anche 24 milioni di passeggeri.

E' del tutto evidente, anche se non calcolabile in maniera precisa, che a partire dal 1998 (anno di apertura di Malpensa senza la VIA) le popolazioni a nord e a sud dello scalo sono state sottoposte ad una continua e incessante esposizione a livelli decisamente preoccupanti di inquinamento da gas di scarico degli aerei.

Inquinamento che come è stato rilevato dalla Sentenza 11169/2008 ha messo e rilevato anche la presenza a terra di questi inquinanti.

Rimane evidente che la dichiarazione di DISASTRO AMBIENTALE, emessa dal Corpo Forestale dello Stato sia una dichiarazione emblematica di quanto sta avvenendo su questo territorio, soprattutto se si considera che le cause del DISASTRO AMBIENTALE saranno destinati ad aumentare qualora venisse realizzato il Master Plan.

Per questo motivo, ai sensi dell'art. 26 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i.

si chiede

che venga **ESPRESSO UN PARERE AMBIENTALE NEGATIVO** sullo Studio di Impatto Ambientale relativo al Nuovo Master Plan dell'Aeroporto di Malpensa.

Distinti Saluti

MANFREDELLI TANIA LUIGIA
Nato a BUSTO ARSIZIO (VA) il 23/04/1987
Residente a MONTE PRERIOLO (VA)
in VIA BERGAMO n° 1

Enr. L. Manfredelli

Spett.le
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Viale Cristoforo Colombo 44
00147 ROMA

Alla Direzione Generale Valutazione di Impatto Ambientale.

OGGETTO : Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art.26 del D.lgs 152/06 e s.m.i. relativa al nuovo Master Plan dell'Aeroporto di Milano Malpensa. Invio di istanze, osservazioni e pareri ai sensi dell'art. 24 D.Lgs 152/2006 e s.m.i.

Con riferimento alla richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale ai sensi dell'art.26 del D.lgs 152/06 e s.m.i. relativa al nuovo Master Plan dell'Aeroporto di Milano Malpensa presentato da ENAC/SEA e pubblicato sulla stampa in data 20 Maggio 2011, e in riferimento alle nuove integrazioni pubblicate in data 5 Giugno 2012 si inviano le seguenti osservazioni :

In Lombardia nel corso di questo ultimo decennio sono stati consumati migliaia di ettari di suolo vergine o agricolo che è stato utilizzato per la realizzazione di paesi, di infrastrutture di trasporti, parchi logistici etc.

Nel corso degli ultimi anni invece si sta prepotentemente iniziando a parlare di porre un forte freno al consumo di suolo vergine, a fronte di ampie fette di territorio "coperte" da zone industriali abbandonate o dismesse.

Nel caso specifico del Master Plan oltre a consumare irreversibilmente 437 ettari totali di suolo vergine vi è l'aggravante di cancellare per sempre 330 ettari di un suolo unico e raro: la brughiera.

Una zona decisamente ricca e importante per la qualità delle proprie essenze arboree, per la particolarità di questi ambienti che corrono il serio rischio di sparire per sempre ed essere annoverati solo sui libri.

La brughiera di Gaggio è la più vasta ed importante della Lombardia. Perfettamente inserita nella Valle del Ticino, completa il corridoio biologico che unisce le Alpi con gli Appennini e, in un'ottica più estesa, il Nord Europa con l'Africa. Tutto ciò, insieme ad altri fattori, fa di Via Gaggio una delle aree a più alta biodiversità presenti nella biosfera.

Tra il 2005 e il 2006 si è provveduto a una mappatura della brughiera ai due lati di Via Gaggio fino alla sede del Parco. Da est a ovest si sono riscontrate cinque aree, ognuna con le proprie peculiarità floristiche. Si distinguono ambienti diversi che vanno dalla brughiera ad arbusteto, dove le piante arboree sono quasi completamente assenti, caratterizzata dalla presenza della ginestra dei carbonai, dal brugo e dalla *molinia*, alla brughiera boscata, dove predominano la betulla assieme al pino silvestre e al pioppo tremulo ma con una buona presenza di farnia. Un lembo di vegetazione originaria è possibile osservarlo nel cosiddetto "bosco dei carpini", dove sono presenti anche le farnie e alcuni frassini. Nella parte più vicina all'abitato, quella che un tempo era la "baraggia" (magri coltivi strappati alla brughiera dei contadini), si è ora sviluppato il "bosco di transizione" caratterizzato dalla presenza di specie esotiche, alcune altamente infestanti, minaccianti la biodiversità di questa parte di bosco.

Fra gli arbusti il più importante e diffuso è il brugo, dalla fioritura violetta tra fine agosto e inizio settembre; seguono la ginestra dei carbonai, la *molinia*, la rosa canina, il biancospino, il prugnolo, la frangola, la fusaggine, il ligustro, la *buddleja*, la sanguinella, il sambuco e alcuni piccoli alberi quali il salicome e il melo.

Inoltre lo scorso 22 giugno, il nostro paese, ha ricevuto una lettera di messa in mora da parte della Commissione Europea (rif. Proc. N. 2012/4096) per il degrado del sito di importanza comunitaria (SIC) della vicina Brughiera del Dosso, anche in merito alla relazione del Corpo Forestale dello Stato che ha parlato di "disastro ambientale" nella zona intorno a Malpensa.

E' del tutto evidente che se fino ad oggi i danni procurati agli ecosistemi presenti hanno avuto come conseguenza principale la messa in mora del nostro paese è del tutto evidente aspettarci presi di posizione o sanzioni ben più gravi qualora fosse cancellata in maniera irreversibile l'ultima brughiera al di qua della catena delle Alpi.

Per questo motivo, ai sensi dell'art. 26 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i.

si chiede

che venga **ESPRESSO UN PARERE AMBIENTALE NEGATIVO** sullo Studio di Impatto Ambientale relativo al Nuovo Master Plan dell'Aeroporto di Malpensa.

Distinti Saluti

MANFREDELLI TANIA LUIGIA

Nato a BUSO ARSIZIO (VA) il 23/01/1987

Residente a MONTE PORROLO (VA)

in VIA BERGAMO n° 4

Tania Manfredelli

Spett.le
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Viale Cristoforo Colombo 44
00147 ROMA

Alla Direzione Generale Valutazione di Impatto Ambientale.

OGGETTO : Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art.26 del D.lgs 152/06 e s.m.i. relativa al nuovo Master Plan dell'Aeroporto di Milano Malpensa. Invio di istanze, osservazioni e pareri ai sensi dell'art. 24 D.Lgs 152/2006 e s.m.i.

Con riferimento alla richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale ai sensi dell'art.26 del D.lgs 152/06 e s.m.i. relativa al nuovo Master Plan dell'Aeroporto di Milano Malpensa presentato da ENAC/SEA e pubblicato sulla stampa in data 20 Maggio 2011, e in riferimento alle nuove integrazioni pubblicate in data 5 Giugno 2012 si inviano le seguenti osservazioni :

Nelle integrazioni presentate da SEA si parla di Valutazione di Impatto Sanitaria (VIS).

Per la prima volta, SEA affronta il discorso delle conseguenze sanitarie relativamente alla tematica aeroportuale.

Come avevamo già ampiamente scritto lo scorso anno durante le prime osservazioni, i dati che la ASL della provincia di Varese aveva fornito al Comune di Casorate Sempione circa l'indagine epidemiologica nel periodo 1997 - 2009 avevano mostrato un preoccupante aumento dei ricoveri per malattie respiratorie, ospedalizzazioni e morti per malattie respiratorie nell'are dei nove comuni del Cuv, confrontata con la media provinciale.

Parallelamente vi è la sentenza di secondo grado del Caso Quintavalle (Sentenza 2157/2012) che al di là degli aspetti economici ha sancito il nesso di causalità tra quanto si sprigiona dai motori degli aerei (materiale gassoso non tutto completamente combusto) e i danni al tessuto ambientale e vegetativo.

Quello che emerge è che questi composti liberati nell'aria oltre a procurare danni alle piante sono pericolosi e definiti cancerogeni per l'uomo, dalla nomenclatura medico - scientifica.

Gli Idrocarburi Policiclici Aromatici (IPA) sono stati rilevati in percentuali molto alte nei Comuni a Nord dello scalo, interessati dalle rotte di decollo.

Il monitoraggio effettuato dal Comune di Casorate Sempione, i dati della ASL insieme alle spiegazioni sull'incidenza di questi composti sul substrato umano dovrebbero quantomeno indurre il proponente ad imporre uno stop a questa ulteriore espansione dell'aeroporto portando il traffico dagli attuali 19 milioni ai 50 - 70 milioni.

E' fin troppo evidente che se i dati del periodo 1997 - 2009 (con un traffico aereo passato dai 12 milioni fino a 24 milioni di passeggeri del progetto Malpensa 2000) ci rappresentano una situazione decisamente preoccupante, è possibile ipotizzare che il cammino fino a 50 - 70 milioni di passeggeri sia decisamente insostenibile per tutto il territorio.

La proposta di una VIS, anche se come è formulata è più che altro una narrazione della bontà di questo strumento, rimane però avulsa dalla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale aperta sul progetto del Master Plan.

Questo perché se gli aspetti sanitari devono essere considerati all'interno degli effetti che l'opera porta con se (e qui di opere ce ne sono tante e tutte diverse, per cui sarebbe logico fare una VAS) che senso ha proporli dopo la realizzazione dell'opera, oppure avanzare una proposta senza indicare i tempi tecnici per tutte le fasi della procedura?

La citata VIS PROSPETTICA ha lo scopo di accertare i potenziali impatti di una data proposta o pera sulla salute in modo preventivo.

Perché a fronte dei dati emersi negli scorsi anni, non si è proceduto subito a fare una VIS prospettica, invece di proporla oggi (senza tempistiche precise) con una procedura autorizzativa già in fase avanzata?

Vista la non-considerazione dei dati forniti dai soggetti direttamente interessati alla tutela della Salute (ASL, Comuni etc.), e in considerazione che così come formulata la proposta di una VIS risulta essere carente in tutte le sue parti essenziali e soprattutto in considerazione che così come proposta oggi la VIS non potrebbe modificare in maniera sostanziale il Master Plan

Per questo motivo, ai sensi dell'art. 26 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i.

si chiede

che venga **ESPRESSO UN PARERE AMBIENTALE NEGATIVO** sullo Studio di Impatto Ambientale relativo al Nuovo Master Plan dell'Aeroporto di Malpensa.

Distinti Saluti

MANFREDELLI TANIA LUIGIA

Nato a BUSTO ARSIZIO (VA) il 23/01/1987

Residente a LONATE POZZOLO (VA)

in VIA BERGAMO n° 4

Tania L. Manfredelli

Spett.le
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Viale Cristoforo Colombo 44
00147 ROMA

Alla Direzione Generale Valutazione di Impatto Ambientale.

OGGETTO : Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art.26 del D.lgs 152/06 e s.m.i. relativa al nuovo Master Plan dell'Aeroporto di Milano Malpensa. Invio di istanze, osservazioni e pareri ai sensi dell'art. 24 D.Lgs 152/2006 e s.m.i.

Con riferimento alla richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale ai sensi dell'art.26 del D.lgs 152/06 e s.m.i. relativa al nuovo Master Plan dell'Aeroporto di Milano Malpensa presentato da ENAC/SEA e pubblicato sulla stampa in data 20 Maggio 2011, e in riferimento alle nuove integrazioni pubblicate in data 5 Giugno 2012 si inviano le seguenti osservazioni :

In riferimento alle misure di monitoraggio, mitigazione e compensazione proposte sia nello Studio di Impatto Ambientale (SIA) che nelle integrazioni emerge l'assoluta disomogeneità tra quanto viene consumato, in termini di ambiente naturale unico e raro, e quanto viene ripristinato.

La zona interessata oggi dall'espansione dell'aeroporto era già stata individuata nel progetto Malpensa 2000 come zona di riforestazione.

Progetti di riforestazioni che a differenza, di quanto scritto dal proponente, non sono mai stati realizzati in quella zona; mentre per altre zone le volumetrie destinate a progetti di ripiantumazione e riforestazione sono decisamente inferiori rispetto a quanto previsto dai progetti.

Il fatto poi che a livello di SIA si parli solo di linee guida di intervento e si rimandi ad un successivo Documento Strategico di Integrazione Ambientale, preceduto da un accordo di programma è quantomeno preoccupante.

Questi due fatti, accordo di programma e Documento strategico saranno al di fuori della valutazione economica che conseguirà e che dovrà affiancare la Valutazione di impatto ambientale.

L'impressione emergente è che a fronte del massiccio disboscamento non si dia adeguata e giusta importanza alla ricostruzione degli ambienti persi, soprattutto perchè non programmata e non supportata dalla adeguata copertura finanziaria.

E' del tutto evidente inoltre che la quota di riforestazione è decisamente insufficiente per mitigare e compensare in termini quantitativi quanto cancellato.

Da un punto di vista qualitativo invece ci sarebbe l'irrimediabile perdita di habitat e di ecosistemi unici e rari, di immenso valore.

La proposta decisamente poco sensata e ignorante di ricostruire "solo" 50 ettari di brughiera in una zona degradata, va nella direzione di non rispettare il territorio.

La brughiera necessita di condizioni favorevoli e di caratteristiche uniche in termini di terreno, esposizione al sole etc, ed è del tutto evidente che non sarà possibile pensare di ricostruire questo ambiente esistente qui da millenni in pochi mesi, come se si ricostruisse un habitat artificiale fatto di piante ed essenze arboree di plastica.

Gli interventi ambientali proposti infine, mancano di una tempistica che dovrebbe essere individuata oggi e non in un domani, soprattutto senza una copertura economica. Il rischio è di vedere realizzati in tempi decisamente lunghi rispetto all'avanzamento dei lavori, una piccolissima parte di quanto scritto e individuato oggi per compensare quanto irrimediabilmente verrà distrutto.

Per questo motivo, ai sensi dell'art. 26 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i.

si chiede

che venga **ESPRESSO UN PARERE AMBIENTALE NEGATIVO** sullo Studio di Impatto Ambientale relativo al Nuovo Master Plan dell'Aeroporto di Malpensa.

Distinti Saluti

TANIA LUIGIA MANFREDELLI

Nato a BUSTO ARSIZIO (VA) il 23/04/1987

Residente a LONATE POZZOLO (VA)

in VIA BERGAMO n° 7

Tania Manfredelli

Spett.le
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Viale Cristoforo Colombo 44
00147 ROMA

Alla Direzione Generale Valutazione di Impatto Ambientale.

OGGETTO : Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art.26 del D.lgs 152/06 e s.m.i. relativa al nuovo Master Plan dell'Aeroporto di Milano Malpensa. Invio di istanze, osservazioni e pareri ai sensi dell'art. 24 D.Lgs 152/2006 e s.m.i.

Con riferimento alla richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale ai sensi dell'art.26 del D.lgs 152/06 e s.m.i. relativa al nuovo Master Plan dell'Aeroporto di Milano Malpensa presentato da ENAC/SEA e pubblicato sulla stampa in data 20 Maggio 2011, e in riferimento alle nuove integrazioni pubblicate in data 5 Giugno 2012 si inviano le seguenti osservazioni :

In riferimento agli interventi infrastrutturali previsti e descritti senza indicare la tempistica e la copertura economica delle spese nelle integrazioni si parla di

11) Recupero della continuità di Via Gaggio con un percorso protetto in fregio all'area di espansione, con la ricollocazione delle testimonianze storiche presenti nell'area, in accordo con Parco e Soprintendenza;

Ricollocare una Via, in questo caso Via Gaggio che si trova all'interno dell'area della brughiera immersa nell'habitat che fa di questa zona un vero e proprio gioiello della biodiversità è quantomeno impossibile.

Non si tratta, come vorrebbe fare il proponente, di ribattezzare una strada qualsiasi con un nome diverso e non si tratta nemmeno di una ricostruzione fedele all'originale.

Si tratta semplicemente di dare il nome "Via gaggio" a qualcosa di nuovo che non sarà mai e poi mai uguale all'originale.

A questo punto qualsiasi strada ciclopedonale potrebbe essere chiamata Via Gaggio.

Recuperare una continuità significa anche che la continuità deve essere garantita non solo per la Via, ma anche per tutto quello che la circonda.

La continuità ecologica è un concetto molto più importante di quello che viene descritto e presentato nelle integrazioni.

Un rete ecologica come quella della brughiera che ha una sua continuità anche grazie a Via Gaggio non la si potrebbe ricostruire o recuperare da nessuna delle altre parti.

Soprattutto non la si potrebbe recuperare posizionandola in fregio al futuro sedime aeroportuale. Cosa significa percorso protetto? Ci si riferisce al fatto che un domani questa nuova Via Gaggio, potrà subire ulteriori interruzioni o spostamenti.

Collocando la nuova Via Gaggio comunque non si avrebbe una continuità perfetta, e qui sta la contraddizione del Master Pla, poiché lungo la SP 527 si verranno a trovare tutta una serie di nuovi accessi al sedime aeroportuale che di fatto rappresenteranno delle interruzioni.

Vedasi il nuovo accesso alla Cargo City – Parco Logistico e all'annesso centro direzionale, come all'albergo previsto in quella zona.

Al punto 14) poi si legge:

14) Riqualificazione della SP527, con mascheramento dell'area aeroportuale attraverso piantumazione arborea;

Ma quindi si vuole andare ad eseguire una piantumazione o si vuole ricostruire e ricollocare la nuova Via Gaggio?

In riferimento poi alla ricollocazione dei manufatti presenti oggi nell'area della Brughiera e lungo Via Gaggio è evidente che hanno un senso logico, storico, culturale lì e solo lì dove si trovano oggi.

Poiché il loro uso, il loro utilizzo è strettamente legato a quel territorio.

Spostarli in un nuovo ambiente, posticcio e finto farebbe venir meno il loro valore storico, culturale e sociale che oggi ricoprono.

Un nuova perdita, ennesima della storia, della cultura, della vita sociale e dell'ambiente che il territorio di Lonate Pozzolo non può permettersi di perdere.

Inoltre al punto 15) si legge:

15) Costruzione di una rete ciclopedonale in adiacenza all'area di espansione che si integri con la rete presente nel territorio.

E' del tutto evidente che i punti presi in considerazione si contraddicono e non si armonizzano visto che si vogliono realizzare cose diverse nello stesso medesimo punto.

Per questo motivo, ai sensi dell'art. 26 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i.

si chiede

che venga **ESPRESSO UN PARERE AMBIENTALE NEGATIVO** sullo Studio di Impatto Ambientale relativo al Nuovo Master Plan dell'Aeroporto di Malpensa.

Distinti Saluti

TANA LUIGIA MANFREDELLI...

Nato a BUSTO ARSIZIO (VA) il 23/04/1987

Residente a LONATE POZZOLO (VA)

in VIA BERGAMO n° 4

Tana Luigia Manfredelli