

Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:

Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

il Circolo “Ercole Ferrario” di LEGAMBIENTE GALLARATE, rappresentato dal Presidente Francesco Torreggiani

PRESENTA

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le **seguenti osservazioni alle Integrazioni** al Progetto, sotto indicato, in procedura di V.I.A.

ID-VIP/ID-MATTM 5359

AEROPORTO DI MILANO MALPENSA- MASTERPLAN 2035

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

- x Aspetti di carattere generale (*es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali*)
- x Aspetti programmatici (*coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale*)
- x Aspetti progettuali (*proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali*)
- x Aspetti ambientali (*relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali*)

OSSERVAZIONI AMBIENTALI

- x Atmosfera
- x Ambiente idrico
- x Suolo e sottosuolo
- x Rumore, vibrazioni, radiazioni
- x Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
- x Salute pubblica
- x Beni culturali e paesaggio

**TESTO DELLE OSSERVAZIONI ALLEGATO 3
SMENTITA DI LEGAMBIENTE**

Il/La Sottoscritto/a dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (www.va.minambiente.it).

Tutti i campi del presente modulo devono essere debitamente compilati. In assenza di completa compilazione del modulo l'Amministrazione si riserva la facoltà di verificare se i dati forniti risultano sufficienti al fine di dare seguito alle successive azioni di competenza.

ELENCO ALLEGATI

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Allegato 3 - SMENTITA DI LEGAMBIENTE di pag. 9

Luogo e data

Gallarate, 1.12.21

Il dichiarante

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Francesco Vizzani". The signature is fluid and cursive, with a large initial 'F' and 'V'.



MASTERPLAN 2035 AEROPORTO DI MILANO MALPENSA

PROCEDIMENTO STATALE ID_VIP 5359

SMENTITA DI LEGAMBIENTE ALLE INTEGRAZIONI

PER ASPETTI PRESENTATI QUALI RISPOSTE ALLE OSSERVAZIONI DEL PUBBLICO

Nel segnalare che le osservazioni di Legambiente e Lipu (Codice MATTM 0068851 del 4.9.20) non hanno trovato corretta considerazione e risposta da parte di ENAC/SEA si indicano le più importanti criticità.

Analisi del traffico aeroportuale e aggiornamento trend di sviluppo

Allegato 1

Si esprimono perplessità sulla crescita dei volumi di traffico passeggeri e cargo.

Sebbene i dati della crescita mostrino una lievissima flessione nelle Integrazioni rispetto a quanto dichiarato nella prima edizione del Masterplan35, si evidenzia che il numero complessivo dei passeggeri, ipotizzato in aumento, dovrebbe invece essere incerto o in diminuzione nel futuro rispetto al presente, per effetto delle variate condizioni ambientali globali e delle probabili disposizioni operative vigenti nei prossimi anni.

Nei documenti presentati dal proponente (fonte Assaeroporti), il traffico cargo è in riduzione negli anni 2018 e 2019. Sempre secondo Assaeroporti, il cargo è diminuito anche nel 2020.

Il trasporto di materiale sanitario nel periodo di Covid, in termini di tonnellate di peso, non può essere utilizzato dal proponente per dimostrare l'aumento futuro del traffico cargo, poiché al medesimo tempo le Integrazioni affermano che la pandemia sarà superata entro pochi anni.

Assenza di VAS

Secondo quanto stabilito dalla legislazione comunitaria e italiana, un aeroporto con piste di atterraggio superiore a 1500 metri va sottoposto a VIA, qualora inserito in una VAS precedentemente svolta. Nel nostro caso, il proponente giustifica l'assenza di VAS richiamando il Tavolo Tecnico, istituito nel 2010 presso il MITE, e la sentenza del Consiglio di Stato 6862/2020. Risale invece al 2011 la proposta di coordinamento e integrazione tra VIA e VAS anche per gli aeroporti, proposta avanzata dal MITE, in seguito sparita nel nulla: vi era quindi la consapevolezza che la VIA non fosse lo strumento adatto per la valutazione dei Piani di Sviluppo aeroportuali.

Sono trascorsi ben **15** anni dall'approvazione della legge: in Italia la Direttiva VAS è stata recepita con il Decreto legislativo n. 152, del 3 aprile 2006, ed è entrata in vigore il 31 luglio 2007. Per quanto riguarda Malpensa ed il suo rapporto con il territorio circostante, tale arco di tempo è trascorso a beneficio esclusivo

del proponente, in quanto risulta più agevole approvare ad una ad una le singole opere piuttosto che effettuare una valutazione ambientale strategica di largo ambito.

La necessità di una VAS diventa ora fondamentale in quanto l'ipotizzata crescita della cargo presenta ripercussioni considerevoli sul traffico su gomma, su strade al di fuori del sedime aeroportuale per il passaggio di autotrasporti (vedi allegato 10). Ne è prova inoltre il progetto di **pass4core** (Centro servizi per l'autotrasporto Cargo) di SEA, visibile sul sito MITE, che prevede una forte presenza di autocarri nel sedime, progetto al momento accantonato per l'evidente necessità di dover approvare le opere "ad una ad una".

Verifica DPCM 13.12.99

(INT – 007 e Allegato 26)

L'indicazione di 944 movimenti aerei al giorno è una prova di quanto l'analisi offerta da parte di ENAC, SEA e IRIDE sia maldestra e confutabile, forse ingenua, forse furbesca. Confidando nella scarsità di dati reperibili per via informatica, la notizia viene fatta passare per vera. Ciò fa dubitare della veridicità dei vari contributi offerti dalle Integrazioni.

La cifra 944 venne infatti fornita a suo tempo dall'allora Ministro dell'Ambiente, con riferimento non al (INT 007 pag. 6) " numero medio di movimenti giornalieri", ma al busy day, ovvero il giorno di maggior traffico in un anno. 944 è una cifra ampiamente superata entro l'anno 2008, con un numero di voli giornalieri superiori al 1000, come riportato da articoli di stampa dai toni trionfanti, subito messi a silenzio per l'evidente contraddizione con le disposizioni legali.

Lo stesso Ministro aveva indicato, oltre al numero dei voli nel busy day, il numero totale dei viaggiatori annui, numero abbondantemente superato, come si dimostra dalla lettura delle stesse Integrazioni. A ciò va aggiunto il fatto che non vi fu mai alcun riferimento alla movimentazione aerea della Cargo City, in termini di viaggiatori equivalenti.

Il DPCM 13.12.99 merita un'attenta contestualizzazione, in un contesto di ampio respiro, di veridicità storica e di rispetto per la normativa di legge.

Innanzitutto va ribadito che tale DPCM aveva lo scopo di superare il "no" fornito dal Ministro dell'Ambiente di concerto con il Ministro dei Beni Culturali il giorno 25.11.99, un "no" all'ulteriore aumento di voli, in quel caso provenienti da Linate. Il DPCM lo bypassò con la "Conferma del trasferimento programmato dei voli di Linate a Malpensa".

Di fatto siamo in assenza di un provvedimento di VIA sul complessivo movimento di voli aerei a Malpensa, inserita totalmente in un Parco, con riconoscimento MaB dell'Unesco. **Le VIA attuate furono finalizzate unicamente alla crescita dei volumi di traffico e di sedime, non a Malpensa stessa.** Citiamo a questo proposito il parere negativo sopra citato, si aggiunge il ritiro da parte di Sea del Masterplan presentato il 19.5.11, come comunicò il dott. Mariano Grillo il 18.7.14, esattamente il giorno prima che venisse pronunciato un nuovo "no" da parte del Ministero dell'Ambiente. Fatta propria la lezione, ENAC e SEA procedono ora per piccoli passi proponendo un'estensione di soli 90 ha, senza sconfessare nulla dei propri progetti futuri, identici ai passati, come ben leggibile sulle pagine del Masterplan 35 (terza pista).

L'allegato 1 al DPCM richiederebbe un'attenta verifica, suffragata da prove concrete, non semplicemente dichiarate. Legambiente contesta l'apparato predisposto da SEA.

Si fa ora riferimento alla realizzazione di un Osservatorio Ambientale, a carico del Ministero dell'Ambiente, come dovuto per Legge in quanto lo stesso DPCM ne stabilisce la realizzazione su disposizione ministeriale. Il Circolo di Legambiente Gallarate si è premurato di conoscere lo stato dell'arte di tale Osservatorio. La risposta da parte del Ministero dell'Ambiente, leggibile qui sotto, è chiara.



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*
DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI
E LE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

IL DIRETTORE GENERALE

Legambiente Gallarate
legambientegallarate@libero.it

OGGETTO: Osservatorio Ambientale Malpensa. Riscontro nota dell'11 luglio 2019.

A riscontro alla vs. nota dell' 11 luglio u.s., acquisita con prot. 18136/DVA del 15.07.2019, si rappresenta che l'Osservatorio ambientale richiamato dal D.P.C.M 291 del 13.12.1999 relativo all'oggetto non è mai stato attivato presso la scrivente Direzione.

Il Direttore Generale

Giuseppe Lo Presti

(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)

ID Utente: 4286

ID Documento: DVA-D2-OCF-4286_2019-0048

Data stesura: 08/08/2019

✓ Resp. Sez.: Pieri C.
Ufficio: DVA-D2-OCF
Data: 08/08/2019

✓ Resp. Div.: Nocco G.
Ufficio: DVA-D2
Data: 08/08/2019

✓ Resp. Seg. DG: Presta A.
Ufficio: DVA
Data: 08/08/2019

Tuteliamo l'ambiente! Non stampate se non necessario. 1 foglio di carta formato A4 = 7,5g di CO₂

Via Cristoforo Colombo, 44 – 00147 Roma Tel. 06-57223001 - Fax 06-57223040 e-mail: dva-udg@minambiente.it
e-mail PEC: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

Firmato digitalmente in data 09/08/2019 alle ore 10:33

Lettera inviata dal Ministero dell'Ambiente a Legambiente

Per riprendere il tema dell'attuazione delle prescrizioni del DPCM, secondo quanto dichiarato da SEA e riportato nelle Integrazioni, siamo davanti ad una pasticciata schematizzazione di eventi, controlli e studi effettuati nella maggior parte dei casi da Enti a cui non spetta affatto la funzione di "osservare" essendo Enti locali, di parte, favorevoli in toto all'aeroporto. Controllato e controllore sono la stessa figura. In passato R.L. si è sempre espressa a favore dell'aeroporto, senza rispetto per i problemi della popolazione locale.

Inoltre non viene tratta la giusta conclusione dagli studi stessi nei casi in cui sono esposte le criticità, oppure il resoconto pubblicato nelle Integrazioni si accontenta della mera citazione di titoli. Richiamiamo ad esempio gli studi sulla salute umana (la Salus Domestica fu molto negativa; ci sono dubbi sulla scientificità dello studio Hyena a Malpensa in quanto la misura del cortisolo salivare del mattino non fu accompagnato dal rumore registrato dalla centralina di riferimento nella notte precedente). Altri studi attestano la non compatibilità ambientale dell'aeroporto, avendo finalità conservative della biodiversità e del paesaggio.

Per portare un dato eclatante, ci soffermiamo sulla realizzazione di una fascia forestale a protezione della salute della popolazione in loco. Nella rendicontazione esposta nelle Integrazioni vengono portati ad esempio della compiuta realizzazione di tale prescrizione solo interventi di mascheramento ed installazione di siepi. Non si tratta quindi di riforestazioni, ma di interventi assolutamente banali, al minimo servizio di qualche infrastruttura di collegamento a Malpensa. Altro è riconoscere agli alberi una funzione di assorbimento degli inquinanti e dell'anidride carbonica, agendo espressamente in tal senso.

Si aggiunge che il citato Piano del Verde è un piano scritto, non realizzato. Inoltre le cave adiacenti all'aeroporto, che dovevano essere riqualificate come aree verdi da piantumare, sono invece state trasformate in parcheggi o strutture di cemento funzionali a Malpensa.

Nell'area nord, in particolare nell'area naturale tra Casorate e Gallarate, non solo non vi fu nessuna riqualificazione, ma addirittura ci sarà un abbattimento di boschi per realizzare una seconda ferrovia di collegamento a Malpensa, da molti ritenuta inutile o persino dannosa per il trasporto su rotaia oggi operante e che è oggetto di un ricorso al TAR.

Nelle Integrazioni si coglie un riferimento alla questione del SIC IT2010012 "Brughiera del Dosso", senza però esprimere un accenno alla famosa causa inerente questo pezzo di territorio, la causa Quintavalle. **Essendo stati espletati tutti i gradi di giudizio, possiamo con certezza affermare che, come riconosciuto dalla Forestale, si verificò un disastro ambientale.** Eppure nelle Integrazioni si parla solo di deperimento della farnia, tanto quanto riscontrato più o meno ovunque in Pianura Padana. Ai tempi del processo, il Tribunale richiese una perizia super partes, affidata al dott. Ginevini dell'Università Statale di Milano e alla sua équipe. I periti effettuarono una ricognizione in altre località della nostra pianura per un confronto con quanto si riscontrava nella Brughiera del Dosso. Se si fosse verificato un deperimento della farnia del tutto uguale a quello presente in altri habitat della Pianura Padana, la causa Quintavalle si sarebbe fermata, invece proseguì con il risultato finale che il Ministero dei Trasporti (con soldi di noi cittadini) dovette pagare una cifra notevole per i danni arrecati. Nell'occasione SEA riuscì a starne fuori, essendo responsabile solo di ciò che avviene nel sedime aeroportuale. Responsabile fu appunto ENAC. Per noi oltre al danno, la beffa.

Delocalizzazione

(INT – 007, pag. 3)

Si fa presente che la delocalizzazione avvenne per Decreto (DPCM 13.12.99) e che per tutto il periodo a partire da quella data non ci fu mai una soluzione. Con evidenza, Regione Lombardia non seppe affrontare il problema, in quanto dopo 22 anni la delocalizzazione è ancora oggetto di discussione per accordi.

Il DPCM imponeva la realizzazione di una fascia forestale attorno all'aeroporto, dunque la soluzione era ben individuabile ed applicabile a tutti i siti delocalizzati.

Inquinamento atmosferico

L'inquinamento dell'aria subisce una forte dispersione in atmosfera, quindi l'inquinamento prodotto dagli aeromobili non rimane fermo sul posto ma costituisce un'addizionale molto negativa nei cieli della nostra pianura. Si chiede pertanto di **attenersi alla considerazione del cumulo, applicando il principio di precauzione nell'evitare la futura crescita.**

La rilevazione in loco, con centraline stabili, risulta poi essere deficitaria, come facilmente verificabile dallo scarso numero di centraline e dalla limitata casistica degli inquinanti controllati. A parte il breve periodo del bridge, manca la misurazione del pm 2,5. Tale omissione è in contrasto con le disposizioni della CE, pertanto la misurazione dell'inquinamento atmosferico di Malpensa non è a norma di legge per un aeroporto.

Nulla viene detto dell'infrazione in corso e dei morti per inquinamento nella Pianura Padana.

Da quanto dichiarato dalla stampa locale, enfatizzato da SEA, il carburante verde sarà utilizzato anche a Malpensa. Senza entrare nel merito di come e quando questo carburante sarà prodotto (problema che esula dalle presenti osservazioni), possiamo affermare che è greenwashing, con nulla a che vedere con la diminuzione **dell'inquinamento atmosferico globale.**

Si ribadisce il "No" a CORSIA.

Inquinamento acustico

(INT – 07 e Allegati)

Non contestando gli studi presentati nei diversi Allegati, si esprimono dubbi circa l'attendibilità complessiva della valutazione di impatto ambientale.

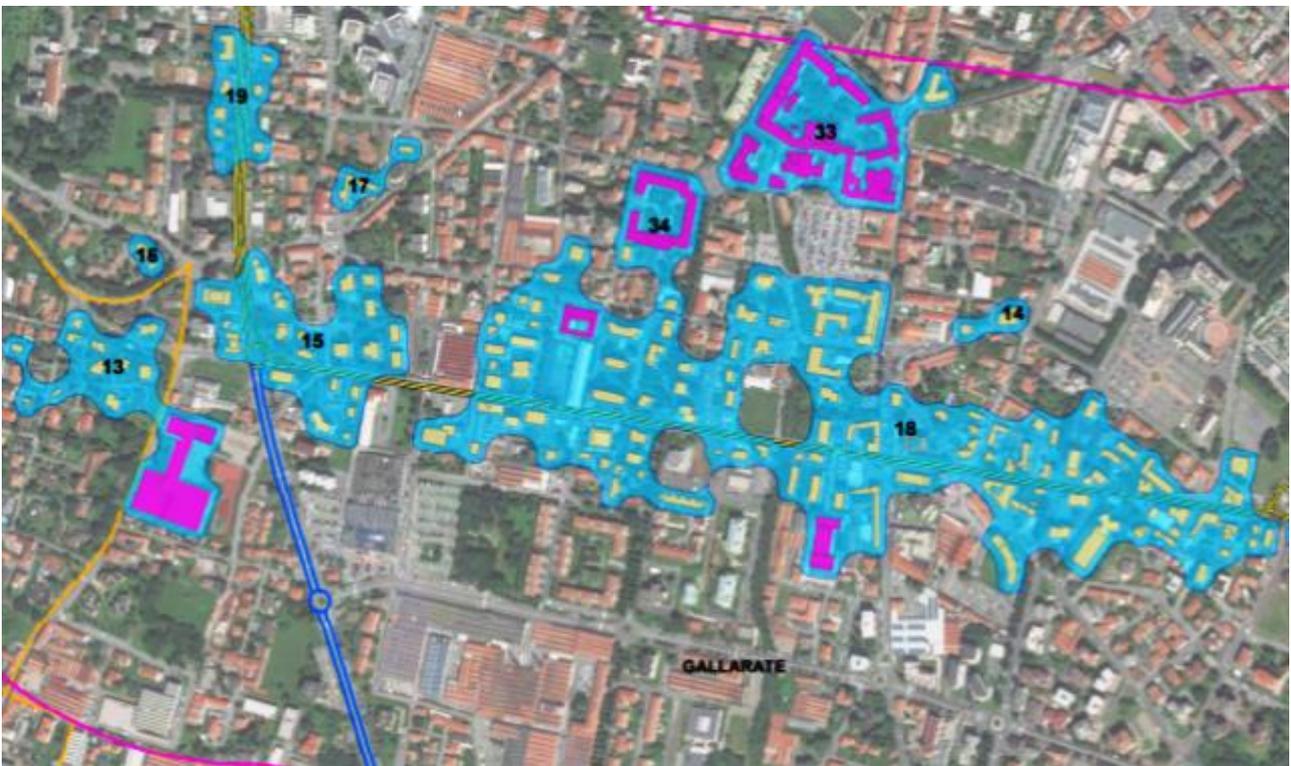
Come più volte ribadito, i danni alla salute provocati dal rumore non sono attribuibili alle medie, ma ai picchi, a volte improvvisi, sia nel giorno che nella notte.

Si evidenzia una discrepanza fra quanto dichiarato nelle integrazioni (rilievi sul campo e modellistica) e l'effettivo rumore percepito, provocato dai sorvoli. Non sempre infatti gli aerei seguono le rotte stabilite, non pagano multe e non vengono sanzionati.

Negli anni si sono susseguite parecchie lamentele, giustificate o non giustificate - non sta a noi dirlo - ma provenienti da ambiti non rappresentati nelle tabelle fornite nelle integrazioni. In questo contesto Legambiente ribadisce che ENAC e SEA non hanno rispettato la Convenzione di Aarhus e la norma del Dibattito Pubblico.

Si segnala il fatto che non è stata data riposta al quesito posto da Legambiente nelle Osservazioni 2020. Venne presentata una carta geografica prodotta da Arpa relativa alla vie Ferrario e Buonarroti di Gallarate, con la dichiarazione dell'Arpa stessa che qui esiste un livello acustico superiore a quanto disposto dalla normativa di legge, a causa del traffico stradale. La mappa apparve sul giornale online Malpensa 24, il 22.12.19, con il seguente titolo **A Gallarate 6541 vittime del rumore. Valori superiori ai limiti di legge**". La zona è frequentemente colpita anche dal rumore degli aeromobili, sia di giorno che di notte.

Come sia possibile pretendere la crescita dell'inquinamento acustico in un'area già dichiarata da ARPA illegale è un rebus di cui richiediamo soluzione a SEA-ENAC. Nelle Integrazioni sono presenti varie rilevazioni del rumore stradale, ma viene omessa la rilevazione acustica fornita da ARPA su Gallarate.



Aree di Gallarate contrassegnate da inquinamento acustico fuorilegge per rumore stradale - da ARPA

Inquinamento luminoso

(Allegato 32)

A parte la mera citazione di qualche parola ispirata dalla letteratura di riferimento, riscontrabile all'inizio della breve trattazione, è assente ogni riferimento alla situazione locale, per la presenza sopra i cieli di Malpensa di rotte di volo dell'avifauna. Nel testo LA MIGRAZIONE DEGLI UCCELLI NELLA VALLE DEL TICINO E L'IMPATTO DI MALPENSA (Parco del Ticino, anno 2003), è contenuta un'ampia documentazione sui danni che l'inquinamento luminoso di Malpensa provoca agli uccelli migratori. Tra le varie particolarità, leggiamo che molti uccelli cadono a terra e muoiono. Malpensa infatti fa da alba e disorienta l'avifauna viaggiatrice.

L'espansione del sedime aeroportuale per la Cargo City indubbiamente aumenta l'inquinamento luminoso, nonostante di recente siano state sostituite alcune vecchie lampade con lampade meno inquinanti a led.

Uccelli a parte, Legambiente sottolinea la gravità che presso il fiume Ticino, nel corridoio biologico, esiste una tale esposizione alla luminosità notturna, buona per Malpensa, cattiva per la biodiversità.

Salute umana

(Allegato - 28)

Nell'allegato 28, intitolato "Valutazione di Impatto Sanitario", troviamo alcune righe copiate dal Rapporto ISISTAN del 19/9, dell'Istituto Superiore di Salute, indicato nelle nostre Osservazioni ed ignorato dal precedente Msterplan35, ma **dati, analisi e soprattutto conclusioni sono identiche a quelle presentate lo scorso anno**, sebbene inserite in una cornice più persuasiva. E le linee guida del sopracitato rapporto? E come è possibile proiettare i dati della salute attuali all'anno 35? E' stata considerata la criticità attuale?

La pandemia è globale e viaggia in aereo. Le Integrazioni non traggono conclusione da questa realtà.

Manca il concetto relativo all'unicità dell'essere umano che assorbe in se' tutti i disturbi di diversa origine. L'allegato 28 continua invece a parlarne di soli disturbi "attribuibili all'aeroporto". Manca ogni riferimento alla qualità della vita e al benessere umano, elementi nient'affatto secondari, vera premessa alla salute.

Annotazione per pag. 167 (171PDF) INT-1: l'ospedale più vicino all'aeroporto è a Somma, non a Gallarate; la distanza dell'ospedale di Gallarate da Malpensa è inferiore ai 10 km dichiarati nelle Integrazioni.

Acqua

(INT – 007)

Le citate problematiche relative alla non pertinenza del depuratore Sant'Antonino alla presente VIA evidenziano una volta di più la necessità di una VAS complessiva che si occupi dei numerosi impatti sul territorio causati da Malpensa.

Consumo di suolo

Lo scalo di Malpensa è già oggi un aeroporto di notevole estensione. Confrontato ad altri aeroporti europei, che movimentano un numero di gran lunga maggiore di aerei cargo e/o passeggeri, possiamo osservare che la sua occupazione attuale di suolo è ben superiore.

Biodiversità

Come ampiamente dimostrato dai vari interventi che hanno caratterizzato le osservazioni sia dell'anno 2020, sia precedenti (Master Plan di Malpensa con terza pista), sia studi autonomi di settore, la biodiversità nella Valle del Ticino è la più ricca della Lombardia, non solo perché consente la vita di numerosi animali stanziali ma anche perché rende possibile il trasferimento di molti animali che risalgono dall'Italia centrale per raggiungere le Prealpi e le Alpi. La valle del Ticino consente il passaggio della fauna verso nord a causa del cambiamento climatico.

La progressiva riduzione dell'area a ridosso del fiume, come previsto dal Masterplan35, va assolutamente evitata per non rischiare la perdita di specie molto rare, a rischio di estinzione, qui presenti e protette dalla normativa dell'Unione Europea.

Paesaggio

Come si evidenzia dall'immagine allegata, la zona d'espansione è a ridosso del Ticino. Va osservato che tra il fiume e la zona d'ampliamento del Masterplan troviamo un parcheggio funzionale all'aeroporto e due strade, ovvero la superstrada 336 in trincea e la provinciale 527 a raso. Questa sola osservazione mette in evidenza la delicatissima situazione del luogo. Si tratta di un ambito molto pregiato, dalle forti testimonianze naturalistiche e storiche.

E' sufficiente questa nota per segnalare l'assurdità dell'espansione del sedime. L'azzonamento del Parco Ticino attesta la vocazione dell'area, a destinazione naturale. Ricordiamo che qui è presente la più vasta brughiera a sud delle Alpi, la residua testimonianza del passato floristico del territorio.

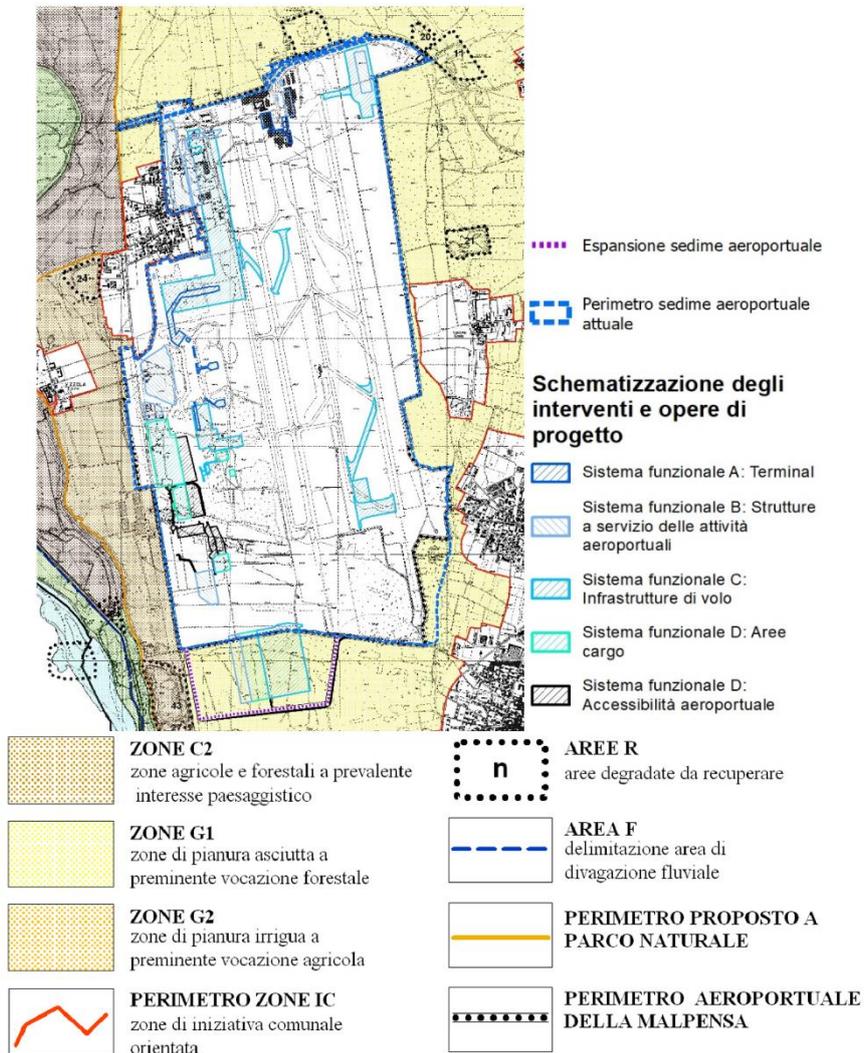


Figura 3 Tavola 1 Azzonamento PTC Parco Regionale Lombardo Valle del Ticino

Cascina Malpensa

Si apprende dalle Integrazioni (INT - 007, pag. 15) che *“Come risulta dalle indagini svolte buona parte dell’edificio principale del compendio risulta in stato deteriorato e pericolante. Le parti meno compromesse non paiono fornire occasioni di rifunzionalizzazione e/o valorizzazione”*.

Da sempre e non a caso Cascina Malpensa fa parte del sedime aeroportuale ed è di proprietà di SEA, cioè del Comune di Milano. Una volta di più si evidenzia la volontà di SEA di sopprimere il patrimonio storico ed identitario del luogo e della popolazione che qui abita. Negli anni passati SEA non si è minimamente occupata del mantenimento restaurativo della Cascina, puntando tutto sul “lasciar crollare”.

La questione ricorda amaramente il destino del nucleo storico di Vizzola. Secondo il Piano d’Aerea del 99, scaduto oramai da più di 10 anni, SEA, o sua affiliata, avrebbe dovuto restaurare il piccolo villaggio agricolo, di importante valore storico, ambientale e sociale. Al contrario, oggi è fatiscente, come è facilmente possibile constatare con visita sul posto. E’ persino scomparso da ogni relazione rappresentativa del patrimonio culturale locale.

Legambiente rimane disponibile per qualsiasi confronto sugli argomenti esposti.

ALLA LUCE DI QUANTO ESPOSTO NEL PRESENTE DOCUMENTO, LEGAMBIENTE CHIEDE CHE IL MINISTERO DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA ESPRIMA PARERE NEGATIVO AL MASTERPLAN 35, SIA RELATIVAMENTE ALL’ESPANSIONE DELL’AEROPORTO E CHE ALLA CRESCITA DEI MOVIMENTI AEREI.