

Sono Montagnana Giorgio Luigi.

Si allegano le copie del doc. d'Identità in corso di validità.

Con la presente **PEC** si inviano le proprie **OSSERVAZIONI** sulle integrazioni al nuovo **MP 2035 di MXP** pubblicate lo scorso 10 nov. 2021.

Premesso che; La direttiva 2001/42/CE sulla **V.A.S.** (Valutazione Ambientale Strategica) ha colmato la lacuna della precedente Direttiva 85/337/CEE.

Stabilendo che; devono essere valutati gli **effetti ambientali** di un ampio ventaglio di piani e programmi, in modo che se ne tenga conto durante l'effettiva elaborazione dei piani, e che questi vengano adottati a tempo debito. Inoltre, il pubblico **deve** essere consultato sui progetti e sulla valutazione ambientale e occorre tener conto delle opinioni che esprime.

La stessa Direttiva è entrata in vigore il 21 luglio 2001 e doveva originariamente essere attuata dagli Stati membri prima del 21 luglio 2004. Invece, nel belpaese (che FU!), ciò è avvenuto con il **D.L.vo 52/2006**. Meglio tardi che mai ...

Peraltro, **SENZA** che;

Malgrado le tante successive modificazioni, l'**OBBLIGO** della **V.A.S.** per tutti i Piani, sia **MAI** stato imposto anche al Master Plan ( **Piano Generale** nella nostra Madre Lingua) aeroportuale.

C'è altresì anche l'**OBBLIGO** di un **DIBATTITO PUBBLICO** come previsto dal D ecreto L.vo 18 aprile 2016, n. 50, recante il "Codice dei contratti pubblici", come modificato ed integrato dal decreto legislativo 19 aprile 2017, n. 56, ed in particolare l'articolo 22, rubricato: "**Trasparenza nella partecipazione di portatori di interessi e dibattito pubblico**". Ma tant'è ...

Del resto: **<La Legge c'è, la Legge NON c'è>**. A seconda delle convenienze ... E del **business** retrostante.

Infatti, malgrado tutte queste "belle leggi" di tutela dell'interesse **PUBBLICO**, scritte evidentemente sulla sabbia, siamo ancora qui a combattere contro l'ampliamento di un aeroporto **NATO MALE**.

Una vera "malpensata" (*nomen omen*). Piena di difetti progettuali e costruttivi. A parte le suggestive "cascate" indoor, quando piove un po' più intensamente del normale. Con alcuni tratti stradali totalmente allagati. Impossibili da "guardare" senza l'aiuto dei gommoni dei VV.FF. Ma si sa, un po' di "gioiosi giochi nell'acqua" rallegrano la monotonia quotidiana ...

Ci sono anche le diverse "criticità" (parlare di **ERRORI** sarebbe "politikamente scorretto") progettuali, tra cui:

La poca distanza tra le piste. La posizione della Torre di Controllo. La scelta obsoleta di realizzare dei "satelliti" (nel T1) a stella e NON in linea. La posizione del T2, un "riciclo" della vecchia aerostazione, in testa alle piste. Un'eventuale perdita di pezzi (tipo, un pneumatico o altro ancora) in decollo farebbe "strike". Come anche nella vicina S.S. 336 della Malpensa. Con tanto di cavalcavia. Ci sono poi i grandi serbatoi dei carburanti.

Ci sono poi alcune "lacune legislative". Come la mancanza dei dettagliati "Piani di rischio" e della "Valutazione del rischio contro terzi" previsti dagli artt. 707 e 715 del **Codice della Navigazione**.

Che regolamentano (o dovrebbero farlo!) gli ostacoli sulle direttrici di decollo. A Casorate Sempione, per esempio, circola una "leggenda metropolitana" secondo cui, il campanile della chiesa, adagiato sulla vetta di una collinetta e svettante su tutto il paese, secondo l'ENAC, andrebbe dimezzato in altezza. E tutto ciò che si trova a quella quota dovrebbe essere parimenti abbattuto. Una bella "spianata". Visti i due prospicienti condomini. Risalenti agli anni 60-70 dello scorso secolo. Ma ci sono altre collinette con antiche bellissime ville dotate di torretta.

Rimane invece difficile da comprendere come e perché, è stata autorizzata la costruzione del nuovo acquedotto (stile torre lombarda. Ma con pannelli di copertura a sasso acquistati in Francia).

Più alto (pare, di circa mezzo metro) del campanile. Forse, è riemmersa ancora la vecchia "ruggine politika" che vide contrapporsi i "Paulitt" e i "Chivasch" ?

Ma NON contenti, hanno anche riempito il tetto con una "selva" di antenne di telefonia. Misteri della fede ... O potenza (economica) delle compagnie telefoniche?

Come NON si possono ignorare le mancate delimitazioni delle aree di zonizzazione (ai sensi del DM 31/10/97).

Tutto fa il paio con la mancata adozione del Sistema "*Aviation Environmental Design Tool*" (**AEDT**) in sostituzione dell'obsoleto e ormai in disuso "*Integrated Noise Model*" (**INM**). Un Sistema imprescindibile per il calcolo puntuale sia del rumore acustico, che dell'inquinamento atmosferico. A cui si devono associare le centraline di monitoraggio del rumore sotto le S.I.D. (ancora "indefinite") e degli inquinanti atmosferici prodotti dagli aeromobili (soprattutto) in decollo ed in atterraggio.

Attendiamo fiduciosi ...

La lista delle Norme e delle Leggi Internazionali (ICAO), Comunitarie (Regolamenti, Raccomandazioni e Direttive) e Nazionali (un po' di tutto ...) riportata è abbastanza "corposa". Forse troppo.

Così, si fa finta di nulla ... EVVAI ... SI VOLA!

A nulla sono servite le reiterate richieste, fatte ad ogni livello istituzionale, dai Comitati e dalle Associazioni di Liberi Cittadini in tutti questi anni. E sporadicamente (tanto per ...), da qualche primo cittadino. Va ricordato, Responsabile Locale della Salute e della Sicurezza sul tutto il territorio comunale.

Cittadini penalizzati nel loro vivere quotidiano dalla presenza di un "mammut in una cristalleria" DELICATA. Come è il **Parco Lombardo della Valle del Ticino**. Tutelato (teoricamente) da diverse Norme Comunitarie, Nazionali e Regionali. Con la presenza di diversi **S.I.C.**, **Z.S.C.** e **Z.P.S.** afferenti alla **Rete Natura 2000**.

Purtroppo, nemmeno il Programma **M.A.B.** dell'UNESCO riesce ad evitare il continuo ed incessante **SCEMPIO AMBIENTALE**. Si continuano a realizzare bretelle, peduncoli, raccordi, in un territorio dove la conurbazione è già diffusa ovunque. Senza soluzione di continuità dalla metropoli meneghina ai laghi e oltre.

Con l'ennesimo paradosso prodotto dalla "buròkratia italiota". Infatti, ha diviso amministrativamente e "politikamente" l'Ente Parco tra le due regioni confinanti (Lombardia e Piemonte) che lo contengono territorialmente. Col fiume Ticino nel mezzo. Ed i "cugini" piemontesi sono costretti a subire i nostri stessi disagi, ma **SENZA** nemmeno il DIRITTO ad una minima rappresentanza istituzionale nella (sempre più **INUTILE**, **AHINOI!**) Commissione Aeroportuale. Dove, gli interessi delle compagnie aeree prevalgono sempre e comunque. Comanda sempre il potere del **BUSINESS**... E della Nostra Salute ...

## **CHISSENEFREGAI**

Tutto ciò doverosamente premesso, anche se tanto ci sarebbe ancora da aggiungere;

Ci si limiterà ad esaminare velocemente le " **previsioni**" di traffico da qui al 2035 ( **?!**). Assolutamente fantasiose, ma anche **RIDICOLE**. Così come vengono descritte nell' **Allegato 1**:

## **ANALISI DEL TRAFFICO E AGGIORNAMENTO DEI TREND DI SVILUPPO**

Un lavoro di propaganda ... "un tanto al chilo", composto da ben 114 pagine piene di figure, grafici, tabelle, etc. Al solo scopo di "spiegare scientificamente" un risultato totalmente **futuribile**, utile solo a GIUSTIFICARE un'altra **ENORME** speculazione edilizia. Si costruisce ancora per un ipotetico traffico aereo "previsto" da qualche "mente eccelsa", da qui a quindici anni!

Quindi, dopo poco più di 20 anni dalla inaugurazione di **Malpensa 2000**. Che doveva "creare" un Eldorado con oltre 100 mila "posti di lavoro". Anche altamente qualificati. Ed una "riqualificazione" di edilizia residenziale con abitazioni insonorizzate e confortevoli. Dove tutti sarebbero vissuti felici e contenti. Meglio della famiglia nel "Mulino Bianco" ... Invece:

*< Il progetto (del NUOVO MP 2035) appare del tutto ingiustificato, visto che Malpensa ha una capacità di 50 milioni di passeggeri, mentre quando lo scalo è nato, nel 2000, si prevedeva di raggiungere 30 milioni di passeggeri già nel 2006 >.* (Da un C.S. di DARIO Ballotta di **ONLIT** ).

Quando invece, nella **REALTA'**, si è visto un picco massimo di quasi 29 milioni (quindi, meno del 60% dell'obiettivo originario) solo "grazie" alla chiusura di tre mesi di LIN. Avvenuta nell'estate del 2019. Una "prova generale" ...

Quindi, se tanto ci da tanto, l'obiettivo 30 milioni si è solo "sfiorato" dopo 13 anni dalle "previsioni" di progetto.

Ora, si fanno nuove "previsioni" a TRE lustri, quando NON si sa nemmeno cosa accadrà da qui ad un mese ...**FANTASTICO!**

Nel corso della sua recente storia, MXP ha avuto diverse cadute di traffico. Culminate poi col **CROLLO** "covid":

Pag. 7: Nell'aeroporto di Malpensa, il traffico del 2020 ha registrato **7.201.987** passeggeri, in calo del **75% rispetto al 2019**, e 89.258 movimenti aerei (**-60%** circa). Il 2020 è stato quindi un anno drammatico per il settore aereo, che sta tutt'ora vivendo un periodo di **transizione** verso il ritorno a volumi di traffico registrati in passato.

Ovviamente, dovendo mantenere gli "slot" (" **banda oraria**" nella nostra Madre Lingua), le compagnie aeree hanno aumentato le perdite economiche facendo viaggiare molti voli praticamente vuoti. Infatti, c'è un **15%** di differenza tra il calo dei passeggeri e quello dei movimenti.

In generale, la valutazione delle dinamiche del traffico aereo, sia a livello globale che nazionale, non può prescindere da eventuali elementi di **discontinuità** che possono registrarsi sul **piano politico**, su quello economico, su quello **sociale**, ecc.

Figura 8 - Il carattere resiliente del traffico aereo. Passeggeri trasportati nel Mondo, 1973-2019.

In questa figura sono evidenziate le varie crisi cicliche, recentemente in aumento e ravvicinate nel tempo, che, hanno colpito il traffico aereo già prima del GRANDE CROLLO innescato dalla "pandemia".

Ormai, una delle paroline "magiche", inserita un po' qua ed un po' là ( a caxxum!) è:

*RESILIENZA*. "Quando è moda è moda" (cit.).

Il passato illustrato coi vari grafici è ... passato. Quindi, si va direttamente alla Pag. 24:

Figura 14 - Proiezioni di crescita del traffico aereo in Italia al 2035 (Fonte: elaborazione Censis su dati ENAC e IATA).

Intanto, si dà per scontato quello che "scontato" **NON E'**. Ergo, la rapida ripresa dopo la PESANTE CADUTA a causa del "covid".

Si presume una crescita media partendo da un dato **VECCHIO**. I 164 milioni di passeggeri del 2016. Quando invece, si deve "ripartire" dai 53 ( CINQUANTATRE) del 2020.

Quindi, basta rifare un po' i conti per vedere i nuovi "traguardi" previsti. **GRAZIE!**

Considerato che; si continua a STRAparlare di "green", come se fosse la panacea di tutti i mali. Ed è invece solo un'altra parolina "magica". Infilata (sempre a caxxum!) un po' ovunque. Come un intercalare ... "piaccia o non piaccia" ...

Infatti, mentre si stanno considerando le nostre auto, le nostre case, in generale il nostro "stile di Vita" (IMPOSTO!), **ALTAMENTE** inquinanti ed insostenibili per il Nostro "malato" Pianeta. **NON** si capisce perché invece, degli "uccellacci metallici" ingombranti (soprattutto i Cargo), **altamente INQUINANTI** (loro sì!). E molto RUMOROSI. "Bevitori" in quantità industriale di cherosene.

Uno **SCARTO** della produzione di combustibili raffinati. Ecco, questi dovrebbero essere compatibili con la "green economy" propagandata dalla **C.E.** della U.V.D.L. & C.

A titolo di esempio, si vuole ricordare, dalle schede tecniche disponibili. Tratte, per esempio, da questo link:

[SCHEDE INFORMATIVA A380.pdf \(anacna.it\)](#)

**CAPACITA' COMBUSTIBILE 323.546 LITRI. Ben TRECENTOVENTITREMILACINQUECENTOQUARANTASEI LITRI** per un pieno. Di sola andata!

In caso di guasto o allarme a decollo già effettuato, i serbatoi devono essere quasi svuotati per poter effettuare un atterraggio di emergenza in sicurezza. E **CHISSENEFREGA** della "pioggia".

Tanto, vaporizza tutto nel giro di poche centinaia di metri. E di puzze se ne sentono tante ...

Se invece si considera che; almeno 1/3 del carburante viene normalmente bruciato durante il decollo. Ma per aerei di grandi dimensioni, con 4 motori come il "gigante dei cieli" A380, il consumo è ben maggiore. Infatti, può arrivare fino anche all'**80%**. E' quindi **EVIDENTE** quanto "scarto di combustione" venga rilasciato nelle fasi di decollo. Oltretutto a bassissima quota. Con decine di migliaia di residenti posti sotto le S.I.D. Tutt'altro che "rigorose". Val la pena di ricordare ancora la storica Sentenza c.d. Quintavalle, sul "**DISASTRO AMBIENTALE**" certificato dal Corpo Forestale dello Stato. Ma tant'è ...

Sulla stazza e la potenza del "gigante dei cieli" c'è anche questo particolare:

*L'A380-800 ha un "jet-blast" molto potente e per questo, dopo il decollo, è **obbligatoria** un'**IMMEDIATA** ispezione della pista da parte dello stessa società di gestione, infatti la cartellonistica è stata, più di una volta, **sradicata completamente**. Ciò implica necessariamente il dover considerare un lasso di tempo **dialmeno 5 minuti** prima di poter autorizzare aeromobili successivi ad operazioni sulla stessa pista.*

*(Per la stesura di questo documento si ringraziano i colleghi: Giuseppe Carucci di Malpensa)*

[A Milano Malpensa torna l'aereo più grande del mondo, l'A380 Emirates \(malpensanews.it\)](#)

Pag. 25: Nel 2017 la quota di mercato dei vettori **low cost** ha superato quella dei vettori tradizionali raggiungendo il 50,9% del totale e crescendo del 9,3% rispetto all'anno precedente. Nel 2018 la quota di vettori low cost è ulteriormente aumentata del 7% rispetto all'anno precedente e ha raggiunto il 51,3% del totale. Nel **2019** la quota di vettori low-cost è aumentata del 12% rispetto all'anno precedente ed ha coperto il **55,1%** del trasporto aereo totale.

Andiamo quindi a vedere lo "stato di salute" delle low cost. Che, per comprimere i costi di gestione, hanno COMPRESSO soprattutto **idiritte** la **dignità** dei loro dipendenti. Costretti a fare anche i venditori di "gratta e vinci":

[Lundgren, easyJet: "Per la prossima estate capacità vicina ai livelli del 2019" | TTG Italia](#)

Il vettore ha appena archiviato l'esercizio 2020-2021 con una **perdita superiore a 1,1 miliardi di sterline** per effetto della pandemia, ma la situazione finanziaria, con una **liquidità pari a 4,4 miliardi**, consente di mettersi al lavoro per il futuro con rinnovata fiducia e spalle forti per investimenti mirati.

Tornando alle cifre del bilancio, easyJet ha fatto registrare un **fatturato in calo del 51,6 per cento** poco sotto il miliardo e mezzo di sterline e un Ebitdar negativo per 550 milioni. **Venti i milioni di passeggeri trasportati** nell'anno fiscale contro **oltre 48** di quello precedente.

Eccolo l'effetto "perverso" delle compagnie low cost sul settore del trasporto aereo:

[Crisi degli aeroporti, sotto accusa il modello Ryanair & co. | www.lagenziadiviaggi.it](#)

Gli aeroporti stanno anche affrontando una **crisi degli investimenti**, che renderà loro impossibile gestire la **decarbonizzazione finanziaria**, la **digitalizzazione**, e di raggiungere la capacità desiderata. Secondo un'analisi pubblicata da Aci, i ricavi aeroportuali non si riprenderanno fino a quando il traffico passeggeri non sarà completamente ripristinato, cosa che probabilmente non avverrà fino al **2023**.

[Il ritorno di Ryanair: utile da 250 milioni nel trimestre estivo | TTG Italia](#)

Cifre alla mano nei tre mesi chiusi al 30 di settembre è riuscita a mettere in cassaforte un **utile da 250 milioni di euro**, numeri da invidia da parte degli attori del comparto. E numeri che consentono alla low cost di fare scendere il **rosso sotto la soglia dei 50 milioni nel semestre**. E per completare l'opera arriva anche un **adisponibilità di cassada** oltre 4 miliardi.

Come detto, però, il ceo Michael O'Leary mette in guardia da facili entusiasmi perché **le incertezze sono ancora troppe** e fare previsioni è prematuro. Inoltre i prezzi sono destinati a rimanere **ai minimi** e in queste condizioni fare utili diventa ancora più difficile.

[A ottobre a Malpensa e Linate si "sente" la ripresa, con il 62% dei passeggeri rispetto al 2019 \(malpensanews.it\)](#)

Naturalmente, sono ormai diversi decenni che; si continua ad evidenziare il FALSO PROGRESSO propagandato per giustificare la continua "espansione" del sedime aeroportuale. Già abbondante, rispetto ai sedimenti di aeroporti con volumi di passeggeri ben superiori a MXP. Si rimanda agli importanti Studi comparativi sulle aree occupate, fatti dal DOTTOR ARCH. **J. Pasin.**

Adirittura, si era proposta anche la realizzazione di una **ANACRONISTICA** terza pista. Senza un minimo supporto tecnico che ne giustificasse la **VERA** necessità. Ma l'assoluta **CERTEZZA** di provocare una **CATASTROFE AMBIENTALE**.

Passando al settore Cargo, con il mega piano "AlpTransit" ancora in corso di realizzazione, che è di fatto un monopolio di HUPAC (braccio "operativo" della Confederazione Svizzera). Proprietario e gestore del Terminal intermodali di Busto-Gallarate (compreso Sacconago) e anche di Novara:

[Novara CIM, Hupac rileva la gestione operativa del terminal | Transportonline](#)

"Il nostro obiettivo è sviluppare ulteriormente questo terminal strategico per il trasferimento del traffico transalpino. Oggi Novara CIM gestisce oltre 60 coppie di treni settimanali, in maggioranza dell'operatore Hupac Intermodal, su un impianto di 150.000 mq dotato di 7 binari di carico e scarico", spiega Piero Solcà, direttore Terminal e Infrastrutture del Gruppo Hupac.

Nel Terminal HUPAC di Busto - Gallarate vengono complessivamente movimentati oltre 8 milioni di Tonnellate di merci. Tra cui circa 300 tipi di sostanze pericolose. Non si sono trovati dati aggiornati di Novara. Terminal già sottoposto al raddoppio della sua capacità:



Però anche dal punto di vista finanziario quello dei trasporti è un mondo nel quale i dati non concordano e risultano molto difficili da reperire, specie per le merci movimentate inferrovia. Un mistero – ha proseguito **Zucchetti** – che non agevola la scelta poiché informazioni discordanti o imprecise non aiutano i decisori pubblici. Se i dati non collimano ogni investimento è a rischio. Da qui discende una maggiore difficoltà per gli operatori che già devono fronteggiare il problema dei container che viaggiano vuoti (il 25% del totale).

Infatti, a fronte di enormi investimenti per i TRE Tunnel Base (San Gottardo, M.te Ceneri e Brennero). Senza dimenticare il mancato completamento del Löttschberg (Sempione). Che ha anche grossi problemi di infiltrazioni:

La galleria di base del Löttschberg è ora al culmine della piena capacità. Sempre più treni passeggeri e merci attraversano il tunnel lungo circa **35 chilometri**. La sfida principale: solo circa il **40%** della linea che attraversa la galleria di base è **adoppio binario**. Un secondo tubo di galleria di 14 chilometri è stato effettivamente tagliato, ma non è ancora stato attrezzato per l'**esercizio ferroviario**. Altri sette chilometri devono ancora essere attraversati, in modo che i treni possano viaggiare continuamente attraverso la galleria **sudue binari**. (Fonte: BLS.CH).

Quindi, soprattutto per rientrare dagli alti costi di manutenzione della rete AlpTransit. Dopo quelli ENORMI spesi per la sua realizzazione. Peraltro, ancora in corso d'opera. Si riporta, qui di seguito, un solo dato:

*Il Consiglio federale ha deciso di aumentare di circa **532 milioni di franchi** il credito d'impegno Alptransit per l'asse del San Gottardo. L'aumento, che porta il totale della somma finora liberata a 15 miliardi, assicura in particolare il finanziamento dei rincari e dell'IVA. Il costo totale stimato della Nuova trasversale alpina è invariato. A fine dei lavori la spesa (compresi rincari, IVA e interessi di costruzione) sarà di circa **24 miliardi di franchi**, pari a 18,5 miliardi di franchi del 1998. I 19,1 miliardi approvati dal Parlamento non saranno del tutto esauriti. (Fonte: R.S.I. datato 22 ott. 2014).*

Orbene, HUPAC, anche a causa della (già prevista) saturazione dell'area del suo Terminal di Busto - Gallarate, è MOLTO interessata ad una zona logistica entro il c.d. "ultimo miglio" per la gestione delle sue crescenti merci da "lavorare".

Quindi, la nuova area del Cargo City di MXP, in ulteriore espansione verso Sud, fuori dall'attuale sedime, potrebbe essere per HUPAC la soluzione ideale. Infatti, nei progetti si vedono enormi nuovi parcheggi per mezzi pesanti. Una chiara operazione di **SPECULAZIONE EDILIZIA**, in violazione delle tante Norme a TUTELA dell'Ambiente, del Territorio e della Nostra Salute.

Anche ai sensi della ennesima "bella legge" **INAPPLICATA**:

La legge regionale n. 31 del 28 novembre 2014 introduce nel governo del territorio nuove disposizioni mirate **al limitare il consumo di suolo** e a **favorire la rigenerazione** delle aree già urbanizzate.

Infatti, si vedono un po' ovunque diverse zone industriali con capannoni totalmente abbandonati. Uno squallido degrado urbano. Qui, a Casorate Sempione si è anche sfiorata la tragedia quando ha ceduto il tetto di una vecchia fabbrica abbandonata. E situata sulla centralissima Via Milano. Fortunatamente, il tetto è impleso all'interno. Ed i pochi calcinacci caduti in strada NON hanno colpito nessuno. Ma NON sempre va così bene. Come, purtroppo, è accaduto ad Albizzate. Dove ci sono state tre vittime innocenti.

Quindi, ancora una volta, oltre al DANNO la BEFFA. Con la **DISTRUZIONE** di un'altra parte della Brughiera di Lonate. NON ancora inserita nel S.I.C. omonimo. Un progetto (vanamente) atteso da circa **10 anni!** Di cui NON vi è più traccia:

<https://www.varesenoi.it/2021/12/13/leggi-notizia/argomenti/malpensa/articolo/conserviamo-la-brughiera-domenica-un-bio-blitz-di-studiosi-e-ambientalisti-a->

**Conservare la brughiera di Lonate e Malpensa** è in linea con quanto indicato dall'**Unione Europea** (Green Deal europeo) e dalle **Nazioni Unite**, che il giugno scorso hanno dato avvio all'UN decade of Ecosystem Restoration, chiedendo agli Stati Membri di impegnarsi per **conservare, recuperare e restaurare habitat ed ecosistemi naturali** al fine di mitigare i cambiamenti climatici, **ridurre la perdita di biodiversità** e anche prevenire lo sviluppo di nuove, future pandemie.

La preoccupazione degli studiosi per il futuro della più importante area di brughiera del **Nord Italia**, un **habitat poco conosciuto e minacciato da incuria, abbandono e dal consumo di suolo per la costruzione di edifici e infrastrutture**, è fortemente emersa lo scorso 28 ottobre durante l'evento di Forestry Education (realizzato nell'ambito del LIFE IP GESTIRE 2020 - AZ. C9, E5) dal titolo "**La gestione degli habitat di brughiera: attività di conservazione e linee guida**", svoltosi proprio a Lonate.

Invece, in nome di un **FALSO** "progresso", sono già in stato di avanzamento i lavori preparativi della progettazione definitiva per la realizzazione del "collegamento a Nord" del **COSTOSO, INUTILE e DANNOSO** peduncolo ferroviario dal T2 di MXP alla Linea R.F.I. del Sempione. Quando si sa che, il nodo ferroviario di Gallarate è già **SATURO!** Basterebbe realizzare il raccordo a **"Y"** nei pressi di Busto e Castellanza, già predisposto da

tempo. Dove le aree sono già pressoché disponibili. Ed il costo sarebbe assai contenuto. Ma forse, per i **VILI AFFARISTI**, è proprio questo il problema: MANCA la polpa. Succhiare le ossa è "poca roba".

Mentre, il collegamento di oltre un Km. verso Domodossola, NON è minimamente giustificato dai potenziali (e molto IPOTETICI) traffici di passeggeri provenienti dalla vicina Svizzera. Già ben servita dai **Ti.Lo**. Ma tant'è ...

Come hanno già evidenziato (con le prime Sentenze) le NUMEROSE inchieste giudiziarie (Mensa dei poveri, Krimisa 1 e 2. In attesa della Krimisa TRE. Direttamente **DENTRO MXP**), il sistema **CORRUTTIVO** che coinvolge molti "amministratori locali", ha "derogato" a molte Norme di Legge, consentendo di costruire dove **NON SI POTEVAI**

Rimangono ancora da attuare diverse Norme sulla **SICUREZZA** aeroportuale. Poi, il giorno che;

Nel calcolo **STATISTICO** delle probabilità, dovesse arrivare un incidente grave (ma DIO non voglia ...) chi ne risponderà?

Pag. 29: Si sottolinea l'importanza dello strumento finanziario per la ripresa adottato dall'Unione europea (Next Generation EU), per cui il Governo italiano ha predisposto il Piano nazionale di ripresa e resilienza (**PNRR**), predisponendo il terreno per una possibile crescita **sostenuta e durevole**.

Intanto, da quanto più volte trapelato, il PNRR assomiglia molto ai vecchi piani quinquennali di sovietica memoria. E si sa a cosa portarono ...

Poi, come possa un "piano" improntato alla "green economy", peraltro finanziato (ad alti tassi di interesse!) con una "partita di giro" (i soldi provengono dai contributi degli stessi Stati membri. Ergo, per lo stivale, sono solo **NUOVI DEBITI**. Che dovrà pagare **Pantalone!**) risolvere (*sic!*) i problemi di un settore che, si è avviato verso il suo **DECLINO**.

Infatti, **SENZA** la "droga" dei vari aiuti alle società di gestione dei tanti piccoli aeroporti sparsi nel belpaese (che FU!). Con alcuni paradossi (si veda Apugnano. Sperduto nelle "risaie". A circa 15 Km. dal centro di Siena). Come degli "aiuti" sul prezzo dei carburanti. Ma anche con il mancato pagamento delle varie tasse:

*<All'origine c'è l'**IRESA**- Imposta Regionale sulle Emissioni Sonore degli Aeromobili Civili, nel**2001**, attivata come tributo per fronteggiare e/o a sostegno della riduzione dell'**inquinamento acustico** nelle aree limitrofe agli aeroporti.*

*Risorse per le reti di monitoraggio acustico ( e magari **atmosferico**). In seguito l'istituzione di una addizionale comunale sui diritti di imbarco, da devolvere ai **Comuni di sedime aeroportuale** e/o comunque coinvolti nelle ricadute "negative" di una infrastruttura aeroportuale. La realtà è quando in alcune regioni è stata adottata l'**IRESA non è mai stata riscossa**.*

*Altrettanta la sorte dell'addizione comunale: sostanzialmente **inapplicata**. La materia è spinosa e da anni irrisolta >. Fonte: Centro Studi AEROHABITAT.*

Infatti, ci sono parecchi contenziosi aperti, con marche da bollo e parcelle legali a contorno ...

Chiosa finale di Pag. 29:

Tali prospettive rimangono soprattutto dipendenti dai progressi della **campagna vaccinale** e da una favorevole evoluzione dei contagi.

Ecco! Andiamo subito sul punto cruciale. La "salute" dei piloti "immunizzati" dagli "elisir di lunga Vita":

<https://stevekirsch.substack.com/p/are-100-dead-us-airline-pilots-trying?token=eyJ1c2VyX2lkIjo0OTk5NzI0MCwicG9zdF9pZCI6NDUzNzg1NzAsIl8iOiJ1K3IzSyIsImIhdCI6MTYzOTM3NTU0MiwiZXhwIjoxNjM5MzU0MTYzOTM3NTU0MzU0IiwicG9zdC1yZWZjdGlviJ9.zokW-z11ZGeLSOBmBI7nFpe05y1JF9b-9sRKE3hFdcM>

I > 100 piloti di linea statunitensi morti stanno cercando di inviarci un messaggio sulla sicurezza dei vaccini?

Un elenco di decessi pubblicato sulla rivista Air Line Pilot Association mostra che la maggior parte dei decessi nel 2021 è avvenuta dopo il lancio dei vaccini. I piloti morti stanno cercando di dirci qualcosa?

Ovviamente, i dati che arrivano dall'aumento degli incidenti stradali. Come dei "malori improvvisi", in cui sono sempre più coinvolti sportivi **SANI SUPER CONTROLLATI**, di cui si fa qui un breve riassunto:

[La STRAGE di atleti: 307 arresti cardiaci , patologie gravi e 175 morti, dopo il vaccino Covid - eVenti Avversi \(eventiavversinews.it\)](#)

**Ecco un elenco non esaustivo dei danni segnalati. La maggior parte sono arresti cardiaci:**

**Arresto cardiaco**

Coaguli di sangue o trombosi

Infarto

Aritmia

Neuropatia

Morte

Tutte cose "normali" per giovani ATLETI PROFESSIONISTI. **VERO?**

Ma anche i piloti civili sono dei professionisti SUPER CONTROLLATI. O, le compagnie aeree, per risparmiare, hanno eliminato anche le visite e gli esami di **IDONEITA'** fisica e psichica?

Pag. 53: Secondo il "Piano Nazionale degli Aeroporti" sono necessari **relevanti interventi** riguardanti il potenziamento delle connessioni territoriali, sia **sugomma** che **suferro**, tali da permettere il raggiungimento degli standard europei in termini di servizio e quindi frequenze e tempi di percorrenza. Rispetto alla potenzialità e alla capacità dello scalo di Malpensa, il traffico totale previsto al **2030** secondo **tre diversi scenari** risulta essere il seguente:

- Previsione minima: **35,0 milioni** di passeggeri
- Previsione media: 36,5 milioni di passeggeri
- Previsione massima: **38,2 milioni** di passeggeri

Peccato che; saltando a piè pari alla Pag. 69;

Figura 54 – Malpensa: Evoluzione storica e possibile curva di sviluppo del traffico totale di passeggeri di Aviazione Commerciale

Si vede una EVIDENZIATA (a colori) **Area di incertezza causata da emergenza sanitaria Covid-19**.

Che si protrae fino al **2026 COMPRESO**.

Nella Tabella di Pag. 73, basta e avanza la lettura della prima "MATRICE" degli scenari:

## evoluzione pandemia

Distribuzione vaccino entro prima metà 2022 [BEST]

Distribuzione vaccino entro il 2024 [WORST]

Peccato che; coi colpi nei deltoidi siamo già a quota **TRRRE**. Con la prospettiva del **4°**. Quello **TOTALMENTE FATALE** ai macachi. Gli umani sono più forti ...

Siccome, dalla Ricerca Medica, fatta anche di tanti e diversi fallimenti ed errori, siamo drammaticamente passati alla "scenah dogmatica". Ergo, bisogna "credere" a prescindere ...

Si riporta per l'ennesima volta, la definizione di **IMMUNIZZAZIONE** data dalla **Enciclopedia di Medicina Treccani** già nel 2010:

Creazione di uno stato di immunità, attiva o passiva, generica o specifica per un dato antigene.

L'*i. attiva* si compie attraverso i vaccini, che inducono nell'organismo **anticorpi specifici**; ha la caratteristica di **durare nel tempo (anni o tutta la vita)**, e di essere **altamente efficace nell'eradicazione di malattie epidemiche**; si attua con vaccini vivi attenuati (poliomielite, morbillo, parotite, rosolia, febbre gialla, tubercolosi, BCG), con vaccini inattivi coniugati (epatite A, pertosse, tifo, influenza, meningococco, rabbia), con tossine (difterite, tetano) o con vaccini ricombinanti (epatite B).

L'*i. passiva* avviene con la somministrazione di anticorpi (immunoglobuline), che possono essere purificate e specifiche contro un particolare antigene o un concentrato di siero di soggetti particolarmente immuni; caratteristica dell'*i. passiva* è la sua breve durata; la *i. passiva* è raccomandata per il trattamento e la profilassi di alcune malattie virali e batteriche (epatite, varicella, rabbia, botulino, tetano, difterite), quando il soggetto **non sia coperto da una i. attiva** o sia **ad alto rischio di sviluppare malattia grave**.

Invece, dopo aver **PROPAGANDATO** trattamenti "efficacissimi" (oltre il 90%) con due dosi, ma anche con un "monodose", in (o) **culando** milioni di "pazienti". Su dati **MANIPOLATI** scientemente dalle Big Pharma. E tutto ciò è ormai un'evidenza!

Ora, alla verifica dei numerosi Studi fatti "sul campo", è emerso che, il "monodose" (forse) difende dalla malattia grave (ma NON dal "contagio". Sia dato, che ricevuto) per due mesi. Mentre gli altri, per quattro, massimo cinque mesi (ergo, circa il doppio. Come le dosi fatte).

Malgrado tutto questo **GRANDE INGANNO** (ufficialmente, l'O.M.S. NON ha mai proclamato la "pandemia"), malgrado nel corso del 2020, **SENZA** gli "elisir di lunga Vita", milioni di persone si sono ammalate e sono guarite. A tutt'oggi, si continua a PROPAGANDARE che;

SOLO coi NON VACCINI (visto che; **NON** fanno quasi nulla di quello che **DEVE** fare un **VERO VACCINO**) usciremo da questa "pandemia".

Considerato altresì che; le bugie hanno le gambe corte. Mentre senza speranza ha il naso più lungo del pinocchietto di Rignano;

Ecco l'ennesima riprova di chi e come ci stanno Sgovernando. In totale **DISTOPIA**:

< L'ordinanza del 14 dicembre del **Ministero della Salute** ha stabilito che chiunque voglia entrare in Italia da altro Paese dell'Unione Europea, **deve sottoporsi a tampone**, anche se già **vaccinato**. Questa circolare distrugge in un sol colpo:

- 1) la efficacia dei vaccini a garantire la immunità;
- 2) costituisce prova che i vaccinati contagiano;
- 3) demolisce la discriminazione tra vaccinati e non vaccinati (rimane la **foglia di fico** dei 5 gg. di isolamento per i no vax);
- 4) distrugge il fondamento del **super green pass**;
- 5) attesta che tutte le categorie di **lavoratori pubblici e privati** ed anche i **sanitari** siano a rischio se frequentano un luogo di lavoro ove sono presenti i **vaccinati**. (Fonte: Avv. MAURO Sandri).

Intanto, si continuano ad IMPORRE per "legge" (*sic!*) dei **T.S.O.** (senza le normali procedure di Legge. Quella **VIGENTE!**) a delle persone **SANE**. **ASINTOMATICHE**. "Colpevoli" (*doppio sic!*) solamente di non aver voluto sottostare ad una **COERCIZIONE** imposta con **RESTRIZIONI INCOSTITUZIONALI**. Quali sono, in primis, il limite al DIRITTO/DOVERE al Lavoro. E alla Vita sociale.

Compreso il **DIRITTO** a muoversi **LIBERAMENTE** dentro e fuori i confini nazionali. Messì al "confinò" senza una Sentenza di un solo Giudice. **INCREDIBILE!**

Tutto ciò, a fronte di in(o)culazioni **NON OBBLIGATORIE**. Ai sensi della **Legge 2019/2017**. E dell'**Art. 3 della Carta di Nizza**. Con cui si sancisce il **DIRITTO** ad un **CONSENSO LIBERO ed INFORMATO** sul trattamento farmacologico a cui si viene sottoposti. Oltretutto, quando esso è **SPERIMENTALE**. E dalla efficienza e dalla **SICUREZZA** alquanto incerte.

A nulla serve il richiamo all'Art. 32 **COST**. Basta leggere la frase finale del 2° comma:

**< La legge non può in nessun caso violare i limiti imposti dal rispetto della persona umana >.**

Una frase fortemente voluta dall'**ON. ALDO Moro**.

Constatato che; come più volte è **EMERSO**, i "va€€ini (presunti tali), **NON** eradicano la infezione (SARS-CoV-2). Come anche, **NON** evitano il contagio e la trasmissione della malattia (CoVID-EX-19). **IMPORRE** surrettiziamente la sua in(o)culazione nei NOSTRI CORPI, SANI fino a prova contraria, è un **ATTENTATO alla NOSTRA SALUTE**.

La **VERITA'** sta gradualmente emergendo in tutta la sua **DRAMMATICITA'**.

Tornando alle **FANTASIOSE** previsioni sui futuri "sviluppi" del trasporto aereo;

Si legge, qua e là, di futuri aerei "elettrici". Ma con posti limitati. Mentre **Lui** è sempre un passo avanti:

[Aeroporti, Brunini \(Sea\): «Milano può diventare capitale del trasporto aereo»- Corriere.it](#)

**Il Covid ha accelerato il dibattito sulla riduzione delle emissioni del settore.**

«È vero. L'idrogeno secondo noi rappresenterà la svolta decisiva **forse** dal 2035. Ma per essere pronti, per avere una sufficiente produzione e un'adeguata catena distributiva bisogna partire adesso».

**Cosa proponete?**

«Di creare attorno a Malpensa una "Hydrogen Valley": per le sue caratteristiche aeroportuali e di territorio secondo noi è un candidato. Stiamo lavorando a un progetto pilota e presto lo annunceremo».

Una *boutade*, probabilmente fatta dopo un'abbondante libagione con quello "buono e corposo" ... **Lui** può ...

Che fa il paio con il fantasmagorico progetto del "treno super veloce":

[Da Milano a Malpensa in 10 minuti a mille km/h: Fnm studia il progetto del treno Hyperloop » Vector News Italy \(vnews.agency\)](#)

"Il ruolo di Fnm - ha spiegato Gibelli - è di valutare [la tecnologia Hyperloop](#), di cui l'Ue ha definito standard negli ultimi mesi e valuterà un'opportunità unica nel suo genere rispetto a una tecnologia che definire innovativa è un termine riduttivo". Secondo le prime proiezioni, con la

tecnologia Hyperloop sarà possibile coprire la tratta in **10 minuti**, contro gli **attuali 40**. "Fnm è aperta alle novità - prosegue Gibelli - e ha **superato** una grande crisi negli ultimi anni, ha acquistato 176 treni che verranno affidati a Trenord e vuole essere in prima linea per valutare tutte le nuove tecnologie". "Abbiamo una tratta particolarmente significativa - ha concluso - la Cadorna-Malpensa, una delle aree più popolate del Paese e con questa tecnologia la Lombardia potrebbe avere due City Airport, Linate e Malpensa, **equidistanti da Milano**".

Gibelli ... Ecco un altro "personaggetto" avvezzo ad alzare spesso il gomito ... Quelli di F.N.M. NON riescono a gestire l'ordinario ... ma vorrebbero "volare" a mille Km/h. su un percorso di meno di 50 Km. Al Gibelli, toglietegli il fiasco! **GRAZIE!**

Pag. 80: Secondo le stime IATA (International Air Transport Association) la ripresa del traffico aereo a livello mondiale **potrebbe essere** raggiunta intorno all'anno 2023, evidenziando tuttavia una **significativa incertezza** su questa stima previsionale come evidenziato dal seguente grafico.

Anche qui, vale la vecchia "regola" **GABERIANA**:

<Ecco, ho capito che un uomo oggi meno esprime il suo pensiero meglio è. Tutt'al più può esprimere un **parere**. Ma i pareri, si sa, son come i coglioni: **ognuno c'ha i suoi**>.

Da: Questi nostri tempi.

Infatti, un "capoccione" della I.A.T.A. ha già rimarcato che:

[lata: "Emergenza liquidità, servono nuovi aiuti statali per salvare i vettori" | TTG Italia](#)

"La crisi - ha spiegato ha affermato **Alexandre de Juniac**, direttore generale e ceo della lata - è più profonda e più lunga di quanto chiunque di noi avrebbe potuto immaginare. E i programmi di supporto iniziali stanno esaurendo. Oggi dobbiamo suonare di nuovo il campanello d'allarme. Se questi programmi di supporto non verranno sostituiti o estesi, le conseguenze per il settore, **già zoppicante**, saranno **disastrose**".

Intanto, fanno sempre **i FROCI col CULO degli altri**. Ma così son capaci tutti di fare i "top manager" ...

Poi, considerato che; più gli stati sono indebitati, più sono **RICATTABILI** dai grandi fondi di investimento. Che hanno a disposizione una "potenza di fuoco" **ENORME!**

Basta vedere gli **STRATOSFERICI** guadagni di Pfizer. Frutto dei contatti **CAPESTRO** firmati dai "governi". **NO COMMENTI**

Rimanendo nello specifico, come già documentato sopra, le compagnie low cost coi loro atteggiamenti "aggressivi", improntati al massimo ribasso ed al risparmio su TUTTO (anche la **SIKUREZZA?**), hanno **DROGATO** il settore. Prevedendo una "ottimistica ed illogica" crescita costante. Ignorando (volutamente?) che;

NON esiste nulla che possa umanamente crescere all'infinito in un mondo finito.

Pag. 81: L'organizzazione ACI Europe (Airport Council International), ha più volte rivisto **aribassole** stime per l'anno **2021**, nello specifico per i primi mesi dell'anno, ed ha inoltre delineato tre scenari differenti per la ripresa della domanda del trasporto aereo: lo scenario ottimistico ipotizza una **piena ripresa al 2024**, lo **scenario base al 2025** mentre quello pessimistico **dopo il 2025**.

Ma con i bilanci già pesantemente in perdita, SENZA i soliti soldi pubblici (alitalia *dixit et docet*), come faranno a "sopravvivere" le tante compagnie aeree già "alla canna del gas"? E tante sono già "saltate per aria"!

Pag. 81: Secondo le stime EUROCONTROL, gli scenari possibili di ritorno ai volumi di traffico del 2019 sono raffigurati nell'immagine sottostante. Secondo lo scenario 1 (vaccinazioni entro l'estate 2021) la ripresa della domanda del trasporto aereo è stimata al 2024, nello scenario 2 (vaccinazioni entro l'estate 2022) al 2025 e in quello 3 (**vaccinazione non efficace**) nel **2029**.

Constatato che; lo scenario 3 è di fatto una **REALTA'**, tutta la "fatica" della **ONEWORKS** con firma di tale GIULIO De Carli, risulta vana. Ma tanto, a loro interessava fare la consulenza. Speriamo (per loro), che siano già stati quietanzati.

Sul Cargo, rimane poco da aggiungere. Però, prima si fa un salto nel recente passato:

**Comitato parlamentare Schengen-Europol**

**SOPRALLUOGO ALL'AEROPORTO DI MALPENSA 2000  
(15 e 16 dicembre 1997)**



Entro il 1998 verrà realizzata anche la prima parte della **Cargo City** in grado di trattare **200.000 tonnellate** di merci all'anno, che diventeranno **1.000.000** a ultimazione dei lavori.

Questo era l'obiettivo già "stimato" col Progetto Malpensa 2000. Il solito "**MILIONE**" del Signor Bonaventura ...

Ora, l'aumento delle merci nei due anni di "pandemia", è dovuto agli accordi di SVENDITA con la china. Ma, si sa, per prassi consolidata, gli italici sono sempre "quelli che";

Nel corso delle guerre, hanno sempre cambiato schieramento. Si inizia da una parte e si finisce dall'altra. Da buoni opportunisti!

Infatti, dopo i baci e gli abbracci dei primi mesi del 2020. E gli accordi per la "Via della Seta" (HUPAC). Coi vari scambi "sottobanco" di giggins o' bibbitaro e del conte giuseppi. Ora, il drago si è riallineato sulle posizioni "atlantiste". E la china è tornata ad essere una "nemica". Cattiva. Perché, non rispetta i diritti umani (*sic!*).

Mentre qui, tra "gp" e "super gp", la Democrazia e la Libertà, stanno **TRIONFANDO!**

Nella realtà, nuda e cruda, si stanno ormai CALPESTANDO i DIRITTI FONDAMENTALI sanciti dalla **Nostra Costituzione**.

DIMENTICANDO alcuni **PRINCIPI INALIENABILI** presenti nei primi **12 Articoli**. Ma anche i tanti presenti nella **Parte I: DIRITTI E DOVERI DEI CITTADINI**.

Si vogliono invece imporre col **RICATTO** e la **COSTRIZIONE**, dei trattamenti cellulari e genici **SPERIMENTALI** a tutti. Indistintamente. Ma NON si fa assolutamente nulla, a **TUTELA della SALUTE pubblica**, per imporre il rispetto delle tante Norme e Leggi "buone e giuste", nei confronti di un aeroporto **MALPENSATO**. Ene sapevano qualcosa gli imprenditori bustocchi che si "liberarono", ben pagati, della originaria S.E.A. Rifilandola al Comune di Milano.

Ci sono diversi Studi epidemiologici, purtroppo **MAI** completati, che hanno dimostrato i tanti danni fatti alla numerosa popolazione residente all'intorno del suo ampio sedime. Ma la "logica" del **business** ha sempre prevalso. **SEMPRE!**

Naturalmente, la S.E.A. società di gestione di MXP e di Linate, ma con anche un terzo della quota azionaria di Orio al Serio (BG). E' da **SEMPRE** direttamente controllata dal Comune di Milano.

Che l'ha usata spesso come un "bancomat". Ma che ben si guarda dal far fare una seria **Valutazione di Impatto Sanitario** (V.I.S.):

[Valutazione di Impatto Sanitario \(VIS\) – TuttoAmbiente.it](#)

"L'analisi degli studi di **Valutazione di Impatto Ambientale** (VIA) condotti negli anni ha permesso di evidenziare la **scarsa considerazione** che è stata data ad una **corretta valutazione dell'impatto sulla salute** determinato da fattori di rischio associati a opere/impianti/progetti per le popolazioni esposte residenti nei territori limitrofi. Conseguentemente la nuova Direttiva VIA 2014/52/CE pone una maggiore enfasi sugli impatti determinati su "**popolazione e salute**" intervenendo sull'impostazione prevalentemente ambientale data in precedenza alla procedura VIA.

Alla fine, **NON** avremo la **V.A.S.** **NON** avremo la **V.I.S.** Mentre la **V.I.A.** sarà "addomesticata". Com'è sempre avvenuto in questi anni. E ... **ANDRA' TUTTO BENE!**

In conclusione, anche se, tantissime altre ce ne sarebbero ancora da scrivere su questo primo 20nno di "mal.aria" respirata dalla inaugurazione di Malpensa 2000 ad oggi.

Un tipica storia italiana, **STRA.PIENA** di tante promesse **MAI MANTENUTE** (stiamo ancora attendendo il **MILIONE** di alberi). Di indagini giudiziarie "insabbiate" e **NON FATTE**.

Mentre ora, siamo costretti ad andare in giro "mascherati" per un "vairus" che si diffonde tramite aerosol (l'ha dovuto confessare anche bigo../bububurioni). Quindi, soprattutto all'aperto, sono addirittura **DANNOSE**. Ma MAI nessuno si è neppure sognato di paventare l'uso nelle giornate di **ALTO INQUINAMENTO**. Malgrado siano anni che, si sfiorano i limiti di Legge.

Infatti, NON si fa ancora **NULLA** di concreto per le micidiali **nanopolveri**. Che, nemmeno vengono adeguatamente monitorate. Malgrado la Legge lo **IMPONGA**. E si ignorano anche le prescrizioni ed i limiti fissati dall'O.M.S. Che c'è, solo quando fa comodo! Ma tant'è ...

Quindi, per dirla tutta, il nuovo **Master Plan 2035 dell'aeroporto della Malpensa** dovrebbe essere, nella versione cartacea, utilizzato SOLO per accendere il fuoco. Anche in previsione del prossimo annunciato blackout. Almeno, a qualcosa di utile potrebbe servire ... alla fine ...

Le **PRIORITA'** sono ben altre. Qui il popolo tra un po' avrà fame. Altroché pensare ad andare in vacanza in qualche isoletta esotica. Del resto, l'obiettivo finale del **Grande Reset**, è quello dichiarato in più occasioni dal NAZISTA:

## Entro il 2030 non avrai nulla e sarai felice

Ovviamente, la grande accelerazione è stata data dalla "pandemia". Causata da un "vairus" scappato dal lab. di Wuhan. Già "brevettato" anni fa. Con gli "antivairus" già disponibili. La solita tecnica di **KILL G.** Specialista nel campo.

Quindi, prepariamoci alle turbolenze del mare in tempesta ... Ricordando che:

" Chi ha paura muore ogni giorno, chi non ha paura muore una volta sola " **Giudice GIOVANNI Falcone**

**P.S.** Dato che, il Gruppo **N.A.S. di Milano**, tra i suoi compiti primari, ha la **TUTELA della Nostra SALUTE**. A prescindere ...

Dato altresì che; sono passati ormai quasi SEI mesi da quando si è iniziato ad inviare PEC di denuncia. E già si sono firmati **TRE** Verbali di **DENUNCIA QUERELA**.

La presente, con valore di **Atto Giudiziario**, ai sensi dell' **Art. 24 COST.** è quindi indirizzata a loro.

Ma è destinata anche alla **Procura** territorialmente competente ( Busto Arsizio ). I tempi sono ormai **STRA.MATURI** ... E se la Salute **DEVE** essere tutelata contro il "covid"...

A maggior ragione lo **DEVE ESSERE** contro dei **MICIDIALI** inquinanti chimici che ci ammorbano l'aria da parecchi lustri:

### Idrocarburi Policiclici Aromatici (IPA).

Il composto più studiato e rilevato è il benzo(a)pirene che ha una struttura con cinque anelli aromatici condensati.

È una delle prime sostanze di cui si è accertata la cancerogenicità ed è stato quindi utilizzato come indicatore dell'intera classe di composti policiclici aromatici.

Purtroppo, l'A.R.P.A. malgrado diverse sollecitazioni, NON è mai concretamente intervenuta. Malgrado sia un suo compito istituzionale ed il nome è altisonante:

Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente. **ESTICATZI !!!**