

Invio Osservazioni per conto di Mauro Balossi

Distinti saluti

Guglielmo Gaviani

guglielmo.gaviani@pec.it

Festina lente

Id	Tecnica	Successo	Vantaggi	Svantaggi	Criticità	Totale	Tecniche adottate
A1	Eradicazione	4	5	2	1	12	
A2	Taglio ripetuto	4	5	4	5	18	adottata
A3	Cerchiatura del fusto	2	2	3	3	10	
B1	Falciatura	3	5	4	5	17	adottata
B2	Pascolo	3	5	4	2	14	
B3	Abbruciamento	3	4	4	1	13	
B4	Rasatura	1	5	4	5	15	adottata
C1	Raschiatura	3	4	5	5	17	adottata
C2	Top soil inversion	4	5	4	4	17	adottata
C3	Uso cotico di brughiera	4	5	4	4	17	adottata
C4	Uso strami di brugo	4	5	2	5	16	adottata
C5	Impianto di <i>C. vulgaris</i>	3	5	3	4	15	adottata
D1	Correzione acidità	4	4	4	4	16	adottata
D2	Piantumazione bosco	2	4	4	2	12	adottata
E1	Semina di specie	3	3	3	1	10	
E2	Trapianto di specie	4	4	4	3	15	adottata

Tabella 11. Valutazione e scelta delle tecniche da adottare.

Oltre alla rigenerazione, recupero e riqualificazione di habitat vi sono anche altri compensativi che potranno esser adottati e che porteranno beneficio a determinati piuttosto che ad intere comunità animali impattate. L'entità di tali opere risultano ne minori rispetto a quelle sin qui affrontate e verranno dettagliatamente elencate nella pianificazione finale. Tra gli interventi previsti vi saranno ad esempio la creazione di c legna utilizzando il legname derivante dell'abbattimento degli alberi e la piantumazione particolari specie vegetali per favorire il ripristino ovvero il rafforzamento di entomologiche.

con possibili ricadute sulla capacità del sistema di piste, significative difficoltà di collegamento e di integrazione con le altre aree operative dell'aeroporto.

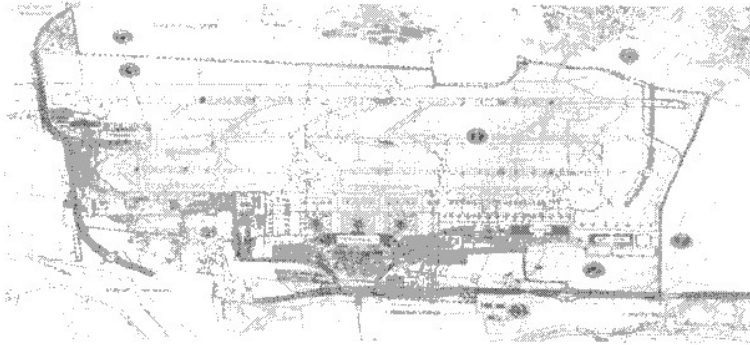


Figure 181 - Possibili alternative di sviluppo per le strutture cargo

La soluzione 2) richiederebbe la realizzazione di forme di collegamento abbastanza complesse con gli esistenti piazzali di sosta aeromobili, che si troverebbero al di là degli attuali edifici cargo, ma soprattutto va ad interessare l'unica area che garantisce - nel lungo termine - la possibilità di realizzare un potenziamento delle infrastrutture di volo e che quindi si ritiene "strategicamente" indispensabile mantenere libera da nuovi insediamenti.

La soluzione 3), qualora ci si voglia mantenere all'interno dei confini attuali dell'aeroporto, presenta una profondità molto limitata, che non consente di realizzare ex novo le nuove aree di piazzale, i nuovi magazzini ed adeguati sistemi di accesso, movimentazione, sosta e carico/scarico land-side. Dal punto di vista aeronautico questa alternativa comporterebbe sempre l'attraversamento della pista 17L/35R da parte degli aeromobili e, quindi, una potenziale diminuzione della sicurezza delle operazioni e, inoltre, risulta particolarmente lontana dalle aree operative esistenti, con necessità di lunghi percorsi dei mezzi all'interno del sedime. Per il collegamento "land-side" tra le diverse aree terminali risulterebbe poi necessario usufruire dei sistemi di viabilità esterna all'aeroporto, incrementando ulteriormente il traffico veicolare su questi ultimi.

FASCE DI PERTINENZA

La definizione delle aree di rispetto (zona A, zona B e zona C) nell'intorno aeroportuale è compito delle Commissioni aeroportuali e rappresenta un fondamentale strumento per il governo e il controllo del rumore generato da un aeroporto. In tabella sono riportati i limiti acustici e le attività consentite in ciascuna zona, come stabilito dal DM 31/10/1999.

Zona	Limite L ₅₀ A (dBA)	Attività consentita (uso del suolo)
Esterna alle aree di rispetto	60	Nessuna limitazione
A	65	Nessuna limitazione (è consentita la presenza di aree residenziali)
B	75	Attività agricole e di allevamento, attività industriali, uffici e servizi con adeguate misure di isolamento (NON è consentita la presenza di aree residenziali)
C	Nessun limite	Attività funzionalmente connesse all'aeroporto

Limiti di rumore e attività consentite nelle aree di rispetto aeroportuali

Spett.le

Ministero della Transizione Ecologica

Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la Qualità dello Sviluppo

Divisione V - Sistemi di Valutazione Ambientale

via Cristoforo Colombo 44, 00147 Roma, tel.06-57225903

Oggetto: **invio osservazioni alla Documentazione Integrativa Volontaria progetto Aeroporto di Milano Malpensa - Master plan 2035 – Codice Procedura 5359**

Il sottoscritto Mauro Balossi

PRESENTA

ai sensi del comma 3, art. 24 D.Lgs.152/2006 e s.m.i, le seguenti osservazioni:

Il Protocollo di Intesa sottoscritto da Regione Lombardia , Sea, Enac, la Provincia di Varese e i Comuni di Arsago Seprio, Casorate Sempione, Cardano al Campo, Ferno, Lonate Pozzolo, Golasecca, Somma Lombardo, Samarate e Vizzola Ticino NON È ASSOLUTAMENTE RAPPRESENTATIVO del territorio interessato dagli impatti e dall'attività dell'aeroporto di Milano Malpensa.

Mancano all'appello i comuni del castanese, magentino, novarese e quelli della seconda fascia attorno all'aeroporto di Milano Malpensa.

Manca soprattutto il Parco del Ticino, parte importante e fondamentale per l'equilibrio del territorio.

Questo protocollo inoltre, prima della sua sottoscrizione avvenuta in data 6 giugno, non è mai stato presentato o discusso all'interno di una Commissione Urbanistica, organismo istituzionale presente in tutti i Comuni sottoscrittori, non è stato nemmeno oggetto di una votazione nei Consigli Comunali degli enti sottoscrittori, non è stato nemmeno presentato o discusso dal Consiglio Provinciale della Provincia di Varese.

Non è assolutamente stato presentato in una assemblea pubblica indetta da qualcuno delle amministrazioni comunali.

E' stato concordato tra gli enti sottoscrittori, senza un reale e attivo coinvolgimento delle popolazioni direttamente interessate in piena violazione della Convenzione di Aarhus, della Direttiva europea 2003/35/CE.

I contenuti del protocollo sono diventati parte integrante tramite queste integrazioni volontarie, prevede la progettazione, l'individuazione di fondi e la realizzazione di una serie di opere infrastrutturali individuate come opere di mitigazione e compensazione.

La prima obiezione riguarda appunto il concetto di nuove infrastrutture come mitigazione.

Queste comporteranno consumo di suolo, interruzione di rete ecologica, perdita di biodiversità, aspetti che oggi non sono minimamente valutati ex ante e che dovranno essere oggetto più avanti o di procedure di Valutazione di Impatto Ambientale o di Valutazioni di Incidenza.

Questo, diventa, l'occasione per confermare quanto sostenuto già in passato dalle Associazioni ambientaliste e dai Comitati e cioè che la VIA non sia lo strumento idoneo per giudicare e valutare gli impatti ambientali del Master Plan 2035 a maggior ragione nel momento in cui si inseriscono come misure di mitigazione e compensazione delle opere infrastrutturali che avranno un

loro impatto ambientale e che sono direttamente collegate con il Master Plan 2035 non solo perché inserite in queste integrazioni volontarie, ma perché direttamente collegate con l'infrastruttura aeroportuale di Malpensa.

A questo punto non trovandosi più di fronte ad un progetto il Master Plan 2035, ma trovandosi di fronte ad una serie di opere riconducibili a piani e programmi di sviluppo così come definito dall'Art. 5 della 152/2006 e s.m.i.

5. Definizioni

1. *Ai fini del presente decreto si intende per:*

a) valutazione ambientale di piani e programmi, nel seguito valutazione ambientale strategica, di seguito VAS: il processo che comprende, secondo le disposizioni di cui al titolo II della seconda parte del presente decreto, lo svolgimento di una verifica di assoggettabilità, l'elaborazione del rapporto ambientale, lo svolgimento di consultazioni, la valutazione del piano o del programma, del rapporto e degli esiti delle consultazioni, l'espressione di un parere motivato, l'informazione sulla decisione ed il monitoraggio;

E dall'art. 6 commi 1 e 2

6. *Oggetto della disciplina*

1. *La valutazione ambientale strategica riguarda i piani e i programmi che possono avere impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale.*

2. *Fatto salvo quanto disposto al comma 3, viene effettuata una valutazione per tutti i piani e i programmi:*

a) che sono elaborati per la valutazione e gestione della qualità dell'aria ambiente, per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, e che definiscono il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione dei progetti elencati negli allegati II, II-bis, III e IV del presente decreto;

b) per i quali, in considerazione dei possibili impatti sulle finalità di conservazione dei siti designati come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica, si ritiene necessaria una valutazione d'incidenza ai sensi dell'articolo 5 del d.P.R. 8 settembre 1997, n. 357, e successive modificazioni.

Riteniamo che sia fondamentale interrompere la procedura amministrativa di V.I.A per una nuova procedura amministrativa di VAS integrata con una VIC e anche con una VIS.

In riferimento alla VIS si ribadisce e conferma l'assoluta inconsistenza della documentazione prodotta in questo iter amministrativo.

In riferimento alla conferma dell'Area 7 come unica e idonea dove realizzare

la nuova area cargo, la documentazione presentata conferma che nella logica delle alternative individuate dallo stesso proponente le zone 2 e 2A siano utilizzabili ma a fronte di sacrifici in capo al gestore aeroportuale.

Queste due zone non sono mai state escluse a priori dallo stesso proponente e non sono mai state descritte come non idonee ad ospitare il potenziamento dell'area cargo.

A fronte dell'assoluta indisponibilità del proponente a prendere in considerazione seriamente e da un punto di vista tecnico le ipotesi avanzate dai Comuni e soprattutto dal Parco del Ticino, siamo portati a pensare che le alternative prese in considerazione dal proponente non corrispondano ai dettami previsti dalla lettera d, comma 3 articolo 22 della 152/2006 ma siano state costruite per confermare come idonea solo la zona 7.

Inoltre si rileva che il piccolo sacrificio richiesto al gestore aeroportuale sia tecnicamente fattibile e prevederà alcune modifiche di progetto, mentre le mitigazioni e compensazioni individuate per la cancellazione dell'habitat di brughiera conseguente all'individuazione della zona 7 come unica idonea per il potenziamento della zona cargo, non garantiranno il ripristino e il miglioramento dell'habitat stesso.

All'interno del documento INT – 04 si contesta la carta degli habitat a pag 8 (ante operam) in quanto in contrasto con la mappa degli habitat individuata dal Parco del Ticino per la nuova richiesta di istituzione del SIC/ZPS e soprattutto in contrasto con la carta degli habitat Natura 2000 aggiornata da Regione Lombardia nel 2020-2021. Entambe le cartografie confermano e riconoscono habitat che il dott. Vegini dà per scomparsi.

Sempre in riferimento al documento INT – 04 si contesta, a fronte dell'errata individuazione cartografica degli habitat, il capitolo 2.2 Stima degli impatti a pag.15.

Si contesta la scelta dello schema utilizzato senza opportuna motivazione. Lo si definisce più idoneo solo perché serve per confermare che l'unica area idonea è la zona 7 dove tra l'altro non si ha la certezza scientifica del recupero degli habitat di brughiera?

Si contesta il non aver utilizzato il criterio della "rinnovabilità della risorsa" salvo poi puntare senza l'adeguata copertura scientifica, sul rinnovo e miglioramento della brughiera immediatamente a sud dell'area interessata dall'espansione.

La stima degli impatti è ovviamente negativa, ci si chiede quali siano stati i criteri e le scelte individuate per confermare che tutto sommato all fine ci saranno dei benefici per gli habitat dati dal ripristino, riequilibrio e

miglioramento se le tecniche proposte e scelte non garantiranno i risultati anzi presentano notevoli criticità!

Come già ribadito in altre osservazioni e anche durante la precedente procedura di VIA, l'unico strumento in caso di conservare, migliorare e mantenere in buono stato di conservazione la brughiera è quello individuato dal Piano di Gestione di un SIC/ZPS con il supporto scientifico di altri progetti europei che vedono il Parco del Ticino come protagonista. A tal motivo si rimanda al sito <https://www.lifedrylands.eu/>

Rispetto alla sintesi delle MITIGAZIONI INT – 04 a pag. 22 si rileva quanto segue:

M1 - Non si indicano le superfici e si rimanda ad una ipotetica piantumazione post operam

M3 – Indicare come mitigazione ambientale, dopo una distruzione di habitat unici e rari, la pulizia dai rifiuti è decisamente ridicolo e dimostra la non conoscenza della zona. Già oggi esistono associazioni che si occupano di tenere pulito il territorio dai rifiuti e questo avviene con il supporto della società che si occupa dello smaltimento dei rifiuti.

M4 – La creazione di un dosso di 1,5 m di altezza non è assolutamente idoneo per la ricreazione della brughiera. Inoltre il dosso oggi esistente è stato completamente distrutto da un punto di vista vegetativo poiché è stato utilizzato da chi sosta per fotografare gli aerei. Le piante posizionate non sono mai state annaffiate, quelle messe a dimora nella parte verso la brughiera sono in numero inferiore rispetto a quelle individuate dal progetto Malpensa 2000, quelle morte in maggioranza non sono mai state sostituite.

Rispetto alla parte Stima delle COMPENSAZIONI INT – 04 di pag. 25 si rileva quanto segue:

In primis si conferma che le azioni individuate per mitigare i danni ambientali sono assolutamente insufficienti per coprire i danni ambientali e che le compensazioni individuate sono insufficienti e non hanno la garanzia scientifica del risultato atteso a fronte delle enormi criticità presenti.

Non si condivide lo schema di pag. 29 per la parte relativa all'individuazione degli ecosistemi da compensare in considerazione dell'errata individuazione degli habitat fatta dal proponente: le ex brughiere non esistono così come non esistono le brughiere degradate.

Non si individua la zona dove raddoppiare la presenza dell'habitat 6210-C e soprattutto non si individua a scapito di quale habitat andranno individuati i 133 mq che si intende realizzare.

In generale si contestano i criteri e le scelte fatte per compensare in maniera insufficiente i danni ambientali, la perdita di habitat e di biodiversità che non si riesce a mitigare.

Per quanto riguarda il documento INT – 05

Si contestano gli schemi in fig. 4 con la distribuzione degli habitat (non esistono ambiti degradati così come descritti ed individuati nel SIA) così come si contestano le descrizioni degli habitat alle pagine 14 -18

Per quanto riguarda la PARTE II Ambiti di Intervento, si rileva quanto segue:

Al netto della non condivisione delle superfici individuate a fronte dell'errata individuazione degli habitat, come più volte sottolineato, emerge una descrizione poco dettagliata degli habitat e delle loro caratteristiche. In questa fase ci si aspetterebbe più precisione rispetto agli ambiti di mitigazione e compensazione.

Inoltre a pag. 21 si vuole contestare la seguente affermazione:

L'obiettivo degli interventi di compensazione da realizzare in questo ambito, è la ricostituzione, per quanto possibile, dell'ambiente di brughiera originariamente presente in questa zona prima dell'arrivo del cilegio tardivo, che ne sta compromettendo l'esistenza.

Questa affermazione è falsa! queste azioni sono la conseguenza della distruzione dell'habitat di brughiera causato dalla scelta di realizzare l'ampliamento della cargo city nella zona 7.

Il problema della presenza del prunus serotina, minaccia di origine naturale che nessuno ha mai sottovalutato, si risolve facendo diventare questa zona un SIC/ZPS come da proposta del Parco del Ticino del 2011 e con la nuova riproposizione in queste settimane e individuando le azioni all'interno del Piano di Gestione.

Il termine poi "per quanto possibile", va in direzione opposta rispetto a quanto scritto e dichiarato dal proponente anche all'interno del Protocollo di Intesa sottoscritto lo scorso 6 giugno, dove si afferma che gli habitat di brughiera saranno recuperati e migliorati e addirittura si avrà un miglioramento della qualità ambientale.

Il proponente oggi ammette le criticità insormontabili e conferma quanto sostenuto dal Parco del Ticino, dalle associazioni ambientaliste e dai comitati nelle precedenti osservazioni, quando si affermava che tutte le azioni individuate dal proponente per recuperare, conservare e migliorare gli habitat di brughiera non avevano l'adeguata validità scientifica e che non garantivano assolutamente la bontà del risultato.

Oggi con queste integrazioni volontarie, emerge in maniera concreta, la non validità degli interventi di mitigazione e compensazione proposti a fronte della distruzione dell'habitat di brughiera.

Inoltre si rileva che

3.4.2 Ripristino della Brughiera

FALCIATURA B1: Sperimentazione di alcune tecniche senza conoscere i risultati di questa sperimentazione. In caso di compromissione dell'habitat come conseguenze di una sperimentazione errata come ci si comporterà?

Si riporta:

Svantaggi: al momento la falciatura a 20 cm di altezza, dopo un anno dagli interventi, non sta dando al momento risultati positivi nelle brughiere degradate. Prima però di abbandonare questa tecnica, si tenterà la falciatura a livello del terreno, come suggerito e documentato da esperienze in Germania, oppure al raschiamento come illustrato più avanti.

Non si citano le criticità, segnale di un pressapochismo anche scientifico su questi interventi!

PASCOLO B2 : queste zone negli ultimi 50 anni non sono state oggetto di pascolo sia da parte di ovini e di capri o bovini. Abbastanza ridicolo immaginare di risolvere il problema aprendo queste zone al pascolo! Non sono stati nemmeno presi in considerazione gli impatti sulla fauna e sull'avifauna se non per gli aspetti, seppur importanti del bird strike.

RASCHIATURA C1

Svantaggi: danni alla fauna e flora presenti in superficie e nel suolo. Criticità: la rimozione dello strato superficiale del terreno o la sua frammentazione, possono causare uno squilibrio nella composizione minerale che potrebbe a sua volta sfavorire il ritorno del brugo (es perdita di acidità del terreno).

Lo squilibrio della composizione minerale con la perdita di acidità del terreno comporterà una modifica sostanziale del substrato impedendo il ritorno del brugo. Un rischio troppo elevato che conferma la non validità della proposta

TOP SOIL INVERTION C2

Pratica che da quali risultati?

C3 – C4 – C5 operazioni lunghe e complesse che non garantiscono i risultati, anzi rischiano di compromettere ulteriormente gli habitat di brughiera presenti.

CONCLUSIONI RIPRISTINO BRUGHIERA 3.5 pag 31

Per questo riguarda la valutazione del successo degli interventi di recupero e riqualificazione, dal 2018 è stata avviata una sperimentazione da parte di SEA S.p.A. sulla brughiera Nord dell'area di intervento, riguardante la falciatura della vegetazione. Dai risultati preliminari (il progetto è ancora attualmente in corso) si stanno ottenendo ottimi risultati riguardo la riqualificazione dell'habitat 4030 ben conservato. Per l'habitat 4030 degradato, dato che fatica a rispondere ai trattamenti, si continuerà la

sperimentazione, adottando nuove metodologie.

Sulla sperimentazione da parte di SEA non si conosce nulla: superficie coinvolta, descrizione della situazione morfologico, geomorfologica e pedologica del terreno, quali interventi sono stati messi in atto, con che tecniche, quali metodologie, con quali tempistiche, chi sta facendo il monitoraggio?

Leggiamo che stanno andando bene ma è un giudizio assolutamente di parte che non permette di entrare nel merito delle metodologie utilizzate e della sua replicabilità in altri siti.

Soprattutto è privo di una documentazione scientifica che sia stata validata e certificata da terzi.

La sperimentazione non è può essere considerata ai fine della compensazione e del ripristino degli habitat di brughiera poiché a detta del proponente le tecniche o non si possono applicare oppure non garantiscono il risultato.

Interessante, ma per gli aspetti negativi, le scelte delle azioni individuate dal proponente per le misure di mitigazione, compensazione, ripristino, riequilibrio e miglioramento della brughiera.

Fondamentale è la tabella di pag. 49 nel documento INT – 05

Id.	Tecnica	Successo	Vantaggi	Svantaggi	Criticità	Totale	Tecniche adottate
A1	Eradicazione	4	5	2	1	12	
A2	Taglio ripetuto	4	5	4	5	18	adottata
A3	Cerchiatura del fusto	2	2	3	3	10	
B1	Falciatura	3	5	4	5	17	adottata
B2	Pascolo	3	5	4	2	14	
B3	Abbruciamento	3	4	4	1	13	
B4	Rasatura	1	5	4	5	15	adottata
C1	Raschiatura	3	4	5	5	17	adottata
C2	Top soil inversion	4	5	4	4	17	adottata
C3	Uso cotico di brughiera	4	5	4	4	17	adottata
C4	Uso strami di brugo	4	5	2	5	16	adottata
C5	Impianto di <i>C. vulgaris</i>	3	5	3	4	15	adottata
D1	Correzione acidità	4	4	4	4	16	adottata
D2	Piantumazione bosco	2	4	4	2	12	adottata
E1	Semina di specie	3	3	3	1	10	
E2	Trapianto di specie	4	4	4	3	15	adottata

Tabella 11. Valutazione e scelta delle tecniche da adottare.

In questa tabella, oltre ad indicare le pratiche e le azioni individuate per le mitigazioni, compensazioni etc, si SOTTOVALUTANO le criticità a volte

insormontabili giudicandole trascurabili.

Peccato che a detta dello stesso proponente, le criticità rendono assolutamente poco sicuro il risultato dell'azione.

Inoltre, a fronte dell'errata concezione dell'habitat degradato di Brughiera si identificano come azioni di compensazione e ripristino anche quelle, come la falciatura o rasatura che presentano rischi maggiori: già oggi la falciatura non sta dando risultati e la rasatura corre il serio rischio di modificare la composizione del suolo compromettendo il resto delle azioni.

Ma è nella conclusione, l'affermazione che più ci preoccupa rispetto alle proposte.

"in totale, sono previste 26 operazioni, di cui 9 non richiedono l'avvio di sperimentazioni in quanto già eseguite o in fase di svolgimento, mente per tutte le altre dovranno essere eseguiti prima dei test in campo"

Le 9 che non richiedono l'avvio di sperimentazione non sappiamo che conseguenze avranno. Le sperimentazioni fatte dal proponente in loco non stanno dando risultati positivi.

Più del 50% delle azioni che si vorranno mettere in atto sono assolutamente sperimentali, ergo non si avrà la certezza della bontà del risultato per cui oltre alla distruzione della brughiera come conseguenza della realizzazione dei capannoni, delle strade e dei piazzali, si corre il serio rischio di compromettere ulteriormente gli habitat di brughiera con azioni decisamente rischiose.

Si potrebbe pensare che, questa operazione sia semplicemente propedeutica alla distruzione e diminuzione dell'alto valore ambientale della zona a sud dell'aeroporto di Malpensa, in modo da poter permettere al gestore aeroportuale dal 2035 in avanti di poter disporre a suo piacimento di tutta l'area (com'era previsto nel precedente Master Plan) proprio perché ulteriormente degradata!

Inoltre vorremmo far rilevare questi aspetti:

- Di certo c'è la distruzione e la perdita di habitat anche importanti come la brughiera!
- Di contro le azioni messe in atto, non garantiscono il risultato ma corrono il rischio di peggiorare o distruggere questi habitat (in modo particolare la brughiera).
- Visto che si propongono delle sperimentazioni, che si faranno dopo la distruzione della brughiera, come ci si comporterà se queste non daranno i risultati anzi avranno compromesso e peggiorato la situazione ambientale?

Il cronoprogramma individuato inoltre, conferma la distruzione della brughiera per permettere la realizzazione dei capannoni, piazzali, strade, sottoservizi e tutto ciò che comporta la realizzazione dell'espansione del sedime aeroportuale e non prevede nessun piano "b" rispetto all'inefficacia delle azioni messe in campo.

Infine ci preme ulteriormente ribadire come gli studi compiuti sull'area in oggetto non prendano assolutamente in considerazione funghi, muschi e licheni. E soprattutto queste ultime due realtà presentano invece caratteristiche ed esemplari unici rilevabili solo appunto nelle zone di brughiera, confermando ulteriormente l'unicità e la peculiarità della brughiera.

L'unico ad accorgersi di questi aspetti è il gestore aeroportuale e anche Regione Lombardia che volutamente si rifiuta dal 2011 ad oggi di avviare l'istruttoria per istituire ai sensi delle Direttive Habitat e Uccelli, per il riconoscimento del SIC/ZPS.

Ambito FAUNA

Nel documento INT 05, la fauna e le conseguenze sulla fauna dovute alla cancellazione di habitat e degli ambienti naturali, così come conseguenze dell'azioni di lavoro in corso d'opera e per le mitigazioni e compensazioni vengono pressoché individuate come negative per ogni ambito.

Ci saremmo aspettati quindi, una più precisa e puntuale documentazione circa gli impatti sulla fauna, le azioni previste per mitigare e/o compensare la perdita di habitat non solo relativamente agli spazi aperti di brughiera, ma anche per la parte relativa al bosco.

Invece troviamo il nulla.

Una sola pagina, vuota e scarna di contenuti.

Nulla rispetto alle conseguenze sui rettili, tra cui la *podarcis sicula campestris*, il ramarro (*Iacerta viridis*) (in forte aumento rispetto agli anni 90), i mammiferi, così come l'avifauna tipica degli spazi aperti che ha nelle brughiere l'habitat ideale.

Si riporta a titolo esemplificativo quanto contenuto nella relazione redatta dal Parco del Ticino sulla proposta del SIC/ZPS:

*"L'area è in primo luogo **Sito di importanza Internazionale per il Succiacapre**, specie di elevata priorità di tutela a livello europeo in quanto in evidente declino negli ultimi decenni (BirdLife International 2004) [...]"*

*L'area risulta, inoltre, essere la **più importante a livello nazionale** come luogo di sosta per l'Averla Piccola. [...]"*

*Il sito inoltre ospita **Callimorpha (=Euplagia) quadriunctaria**, lepidottero Eterocero incluso nell'Allegato II della Direttiva Habitat, nonché Specie di Interesse Prioritario secondo la Commissione Europea. Altri lepidotteri di*

particolare interesse sono **Lycaena dispar**, inclusa nell'Allegato II della Direttiva Habitat, e una specie a distribuzione montana che ha qui l'unico sito di presenza nel Parco del Ticino: **Hypparchia semele** che come altre specie di **Satyridae** è legata a prati e brughiere.

Il fatto di rimandare ulteriormente ad altra documentazione, o a interventi futuri non ci permette di valutare gli impatti sulla fauna.

Personalmente si ritiene questo modus operandi del proponente sintomatico di una certa disaffezione e di scarso interesse circa le questioni ambientali e gli interventi a favore della tutela di flora e fauna.

Inserire in questa fase tra le proposte solo questa, anche se a titolo esemplificativo

Oltre alla rigenerazione, recupero e riqualificazione di habitat vi sono anche altri compensativi che potranno esser adottati e che porteranno beneficio a determinate piuttosto che ad intere comunità animali impattate. L'entità di tali opere risultano nei minori rispetto a quelle sin qui affrontate e verranno dettagliatamente elencate nella pianificazione finale. Tra gli interventi previsti vi saranno ad esempio la creazione di cespugli e legna utilizzando il legname derivante dall'abbattimento degli alberi e la piantumazione di particolari specie vegetali per favorire il ripristino ovvero il rafforzamento di specie entomologiche.

conferma quanto sostenuto sopra.

Rispetto alla presenza della **Coenonympha oedippus**, presenza messa in dubbio dallo stesso proponente in quanto richiede fondamentale colmare questo vuoto conoscitivo, ci troviamo di fronte ad uno stravolgimento degli studi realizzati dal Parco del Ticino a partire dal 2011 ad oggi.

Studi che hanno sempre confermato la presenza della *Coenonympha oedippus* che è la farfalla europea più minacciata di estinzione inclusa nell'Allegato II della Direttiva Habitat.

Inoltre in occasione del Bioblitz del 19 dicembre 2021 è stata avvistata, a conferma di altri avvistamenti avvenuti in precedenza e a conferma dei monitoraggi effettuati dal Parco del Ticino all'interno dell'aggiornamento della documentazione scientifica a supporto della nuova richiesta di istituzione del Sic/Zpa la presenza della **Sympecma Paedisca** definita anche *libellula invernina* delle brughiere.

La specie è inserita nell'Allegato IV della Direttiva Habitat, ed è In Pericolo Critico (CR) A2ce (IUNC). È necessario arricchire la conoscenza della sua distribuzione e della dimensione delle popolazioni attraverso monitoraggi mirati alla ricerca dei siti di riproduzione e alla stima delle popolazioni; è

anche necessario tutelare i siti in cui la specie è presente e impostare piani di gestione per il mantenimento di buone condizioni dell'habitat.

Le popolazioni sono molto localizzate, isolate e costituite da pochi individui; i siti di svernamento e riproduzione non sono noti. Poiché tutte le popolazioni storicamente segnalate per l'Italia al di fuori del Piemonte sembrano estinte, si stima un declino del popolamento italiano di oltre l'80% negli ultimi 10 anni.

La presenza della ***Sympecma Paedisca*** nella brughiera di Lonate Pozzolo rappresenta una scoperta notevole e da non sottovalutare.

La non considerazione di questa specie come delle altre sopra indicate, così come i dubbi relativi alla presenza della ***Coenonympha oedippus*** da parte del proponente dimostrano quanto volutamente il proponente non segnali le specie protette e tutelate dalle Direttive Europee che rischierebbero di sparire per sempre come conseguenze della distruzione della brughiera e per l'assoluta inefficacia delle azioni di mitigazione e compensazione descritte in queste integrazioni volontarie.

Per quanto riguarda l'unicità e il grande valore ambientale della Brughiera si rimanda a quanto precedentemente comunicato durante le precedenti osservazioni e anche quanto ha scritto la Commissione Tecnica di verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS in riferimento alla precedente procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del precedente Master Plan.

Pur riducendo le dimensioni dell'espansione gli impatti ambientali negativi permangono e quindi si rimanda anche a quei contenuti.

INT – 106 Interventi di sistemazione territoriale delle aree interne al sedime aeroportuale

Rispetto a questo capitolo si evidenzia e si contestano come contraddittorie rispetto al Master Plan 2035, questi aspetti:

[...] la sostenibilità ambientale e la qualità dell'abitare divengono i valori di riferimento e, al contempo, gli obiettivi generali di un percorso progettuale la cui attuazione si declina secondo i seguenti obiettivi specifici:

- A. Promozione della biodiversità e della qualità paesaggistica*
- B. Promozione della fruizione territoriale*
- C. Promozione delle fonti energetiche rinnovabili.*

Se sulla terza opzione possiamo condividere a livello generale la questione, le prime due invece rappresentano le cose che SEA distruggerà con il progetto del Master Plan, anche e in considerazione dell'assoluta incongruità delle mitigazioni e compensazioni individuate soprattutto per le criticità e la non sicurezza del risultato e l'assoluta inesistenza delle compensazioni e

mitigazioni per quanto riguarda la fauna come descritto in precedenza.

La fruizione territoriale oggi esistente è ben organizzata e calibrata, così come la rete sentieristica e le ciclopedonali presenti. Per quanto riguarda la zona a sud dell'aeroporto la strada del Gaggio e i suoi sentieri minori ad essa collegata costituiscono l'ossatura fondamentale che consente una fruizione nord – sud ed anche est - ovest collegando gli abitati con la valle del Ticino e il sistema delle ciclopedonali (sentiero E1) che collegano il lago Maggiore con Milano, lungo i navigli e anche con le reti del Piemonte.

La scelta delle due zone definite Margine Orientale e Margine Occidentale è stata trattata anche all'interno del protocollo di intesa sottoscritto dai Comuni del CUV, SEA, ENAC, Provincia di Varese e Regione Lombardia.

Di fatto queste due zone vengono considerate come "Super compensazione" rispetto alla distruzione e cancellazione dei 44 ettari di brughiera.

Si mette in evidenza il fatto che la somma delle superfici delle due aree è assolutamente inferiore a quanto si andrebbe a consumare e se il rapporto è quello di 1:1 è del tutto evidente che qualcosa non torna.

Si contesta inoltre il fatto che si consideri la cessione o l'uso parziale di queste zone come compensazione di qualcosa che si andrà a distruggere.

Una cosa che si va a distruggere dev'essere ricostruita in egual misura, non con una cessione parziale e assolutamente non paragonabile in termini di fruibilità e di servizi ecosistemici già esistente.

Emerge inoltre quanto le indicazioni del Protocollo di Intesa siano in palese contrasto con quanto scritto all'interno delle INT – 06.

Punto 2.2 del Protocollo di Intesa relativamente agli impegni di SEA

*g. realizzare interventi di risparmio energetico, decarbonizzazione e **produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili, da destinare a condizioni di particolare favore ai Comuni del CUV**, con priorità al territorio interessato dall'espansione del sedime. L'obiettivo sarà perseguito tenendo conto della normativa di settore e utilizzando le opportunità più idonee fornite dalla loro evoluzione. Tra gli interventi valutabili, sono da considerare prioritariamente, a titolo esemplificativo, **la realizzazione di impianti di produzione di energia rinnovabile sul sedime aeroportuale (preferibilmente nell'area a ovest dell'attuale Cargo City)**, interventi di riqualificazione energetica di edifici pubblici e di impianti di illuminazione;*

k. congiuntamente a ENAC sottoscrivere con i Comuni interessati le necessarie convenzioni per assegnare loro la gestione e la vigilanza delle aree di sedime aeroportuale non ricadenti all'interno della recinzione doganale e rese disponibili al territorio per servizi ecosistemici e

riqualificazione ambientale (come da tavola allegata). La manutenzione delle stesse, in particolare per la gestione del verde, resterà in capo a SEA, secondo accordi stabiliti con i Comuni interessati e recepiti dalle citate convenzioni; le destinazioni puntuali e le relative funzioni delle aree oggetto di questi accordi, ricomprese tra quelle di demanio aeroportuale, rifunzionalizzate (area di circa 20ha tra Cargo City e SS336) o rese accessibili al territorio (area di circa 15ha a sud compresa tra sp14, sentiero di avvicinamento pista 35r, e perimetrale interna), saranno precisate nelle convenzioni stesse;

Mentre nel documento INT – 06 si legge:

L'ambito del Margine occidentale, localizzato tra la Sp14 e l'accesso principale al sistema aeroportuale di Malpensa, interessa un'area attualmente caratterizzata dalla presenza di usi incoerenti e, in buona sostanza, in buona parte in stato di abbandono. All'interno dell'ambito in questione la proposta prevede una pluralità di aree funzionali, sinteticamente ascrivibili a:

- *Sistema del verde*
- *Sistema delle energie rinnovabili*
- *Sistema delle percorrenze e dei luoghi della socialità*

Il Sistema del verde, a sua volta, si compone di tre ambiti tra loro differenti sotto il profilo della composizione vegetazionale prevista, essendo rappresentati da:

- *Formazioni forestali*
- *Aree prative*
- *Prato fiorito*

Come si evince dallo schema di assetto nel seguito del presente documento riportato, nella loro localizzazione detti tre distinti ambiti vegetazionali seguono un'articolazione che risponde alla duplice volontà progettuale di interporre una fascia filtro tra le aree aeroportuali ed il contesto territoriale, realizzata mediante le formazioni forestali, e di creare uno spazio percettivamente gradevole all'interno del quale localizzare il sistema dei percorsi e degli spazi della socialità, ottenuta attraverso il prato fiorito.

Ci preme inoltre ricordare che la suddetta aerea doveva già essere oggetto di riqualificazione ambientale e di piantumazione nel piano del verde del progetto Malpensa 2000 e mai attuato e che la proposta così come costruita è inferiore in termini di riqualificazione ambientale rispetto al progetto Malpensa 2000.

Inoltre

Il Sistema delle energie rinnovabili è costituito da una serie di campi

fotovoltaici, orientati secondo la direttrice 350° - 170 °, che potranno concorrere al soddisfacimento dei fabbisogni aeroportuali e, con ciò, alla riduzione degli approvvigionamenti dalle fonti energetiche tradizionali.

Punto 2.4 del Protocollo di Intesa relativamente agli impegni dei Comuni del CUV

d. con riferimento al precedente punto 2.2k, sottoscrivere le necessarie convenzioni con ENAC e SEA per **la presa in carico della gestione, e vigilanza delle aree di sedime aeroportuale non ricadenti all'interno della recinzione doganale**, di cui la manutenzione, in particolare per la gestione del verde, resterà in capo a SEA, secondo accordi stabiliti con i Comuni interessati e recepiti dalle citate convenzioni; le destinazioni puntuali e le relative funzioni delle aree oggetto di questi accordi, ricomprese tra quelle di demanio aeroportuale, rifunzionalizzate (area di circa 20ha tra Cargo City e SS336) o rese accessibili al territorio (area di circa 15ha a sud compresa tra sp14, sentiero di avvicinamento pista 35r, e perimetrale interna), saranno precisate nelle convenzioni stesse;

Mentre nel documento INT – 06 si legge:

La parte della presente proposta dedicata al Margine orientale si fonda sulla deperimetrazione della porzione del sedime aeroportuale posta in corrispondenza della testa 35R, ancorché non si preveda la modifica dell'attuale area demaniale. La proposta si concretizza nella messa a disposizione delle collettività locali e – particolarmente - di quelle di Ferno e di Lonate Pozzolo, in quanto i centri urbani ad essa più prossimi, di un'ampia area a verde, all'interno della quale è prevista la realizzazione di un ulteriore spazio attrezzato e dei percorsi ciclopedonali.

In merito invece alla rete dei sentieri e alla sentieristica

Come premesso, oltre ai due ambiti prioritari di intervento sopra descritti, l'ulteriore elemento che compone la presente proposta è rappresentato dal Sistema dei percorsi ciclopedonali. La proposta in tal senso condotta muove dall'analisi delle Vie del Ticino, il sistema degli itinerari tematici definiti dal Parco Lombardo della valle del Ticino, e dal progetto della Superstrada ciclabile che, con un percorso di 54 chilometri, collegherà senza interruzioni la stazione di Milano Cadorna con l'aeroporto di Malpensa, nonché dalle altre proposte in tal senso operate all'interno del Masterplan aeroportuale 2035.

Inquadrandosi all'interno di tale cornice di riferimento, la proposta operata definisce un itinerario che, seguendo nel complesso l'intera porzione meridionale dell'area aeroportuale, collega le principali centralità.

Nello specifico, l'itinerario proposto, partendo dal Parco di Ferno, segue in

sede protetta la strada vicinale della Madonnina e Via Case sparse, collegandosi con la prevista Superstrada ciclabile mediante un attraversamento protetto. Da qui, l'itinerario entra all'interno dell'area verde aperta alla pubblica fruizione, posta in corrispondenza della testata pista 35R, per poi seguire la Sp14 nella sua configurazione e di progetto. Poco prima dell'intersezione con la SS336dir, il percorso piega nuovamente e si dirige verso Nord, attraversando l'area prevista a prato fiorito e collegando il Terminal T1 dell'aeroporto e la nuova Airport city – Smart mobility area (MP2035) e Volandia

La fruizione territoriale oggi esistente è ben organizzata e calibrata, così come la rete sentieristica e le ciclopedonali presenti. Per quanto riguarda la zona a sud dell'aeroporto la strada del Gaggio e i suoi sentieri minori ad essa collegata costituiscono l'ossatura fondamentale che consente una fruizione nord – sud ed anche est - ovest collegando gli abitati con la valle del Ticino e il sistema delle ciclopedonali (sentiero E1) che collegano il lago Maggiore con Milano, lungo i navigli e anche con le reti del Piemonte.

Il percorso che si va a proporre è già oggi fattibile percorrendo l'attuale sedime aeroportuale. Parlare di miglorie relativamente ad un passaggio in testata pista 35R o nella zona definita Margine Occidentale è decisamente eccessivo e fuorviante.

Ci siamo permessi di evidenziare le incongruenze.

Quindi non siamo di fronte ad una compensazione ex-novo che va a realizzare una zona di pari dimensioni a compensazione di quella che si andrebbe a consumare.

Inoltre entrando ulteriormente nel concreto:

Margine Occidentale (20 ettari ca)

Questa zona nel Master Plan 2035 pubblicato al 01/06/2020 a pagina 311 della Relazione Generale si legge

con possibili ricadute sulla capacità del sistema di piste, significative difficoltà di collegamento e di integrazione con le altre aree operative dell'aeroporto.

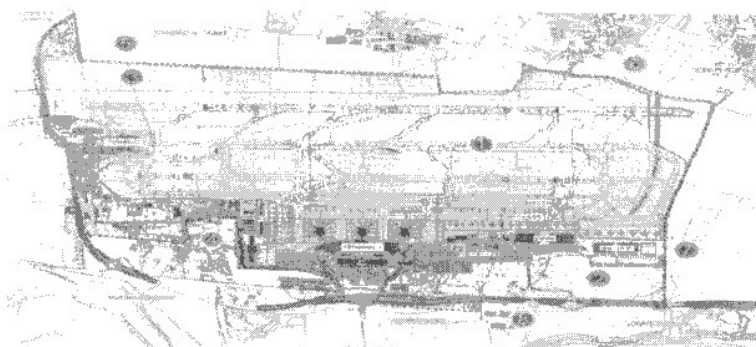


Figura 181 - Possibili alternative di sviluppo per le strutture cargo

La soluzione 2) richiederebbe la realizzazione di forme di collegamento abbastanza complesse con gli esistenti piazzali di sosta aeromobili, che si troverebbero al di là degli attuali edifici cargo, ma soprattutto va ad interessare l'unica area che garantisce - nel lungo termine - la possibilità di realizzare un potenziamento delle infrastrutture di volo e che quindi si ritiene "strategicamente" indispensabile mantenere libera da nuovi insediamenti.

La soluzione 3), qualora ci si voglia mantenere all'interno dei confini attuali dell'aeroporto, presenta una profondità molto limitata, che non consente di realizzare ex novo le nuove aree di piazzale, i nuovi magazzini ed adeguati sistemi di accesso, movimentazione, sosta e carico/scarico land-side. Dal punto di vista aeronautico questa alternativa comporterebbe sempre l'attraversamento della pista 17L/35R da parte degli aeromobili e, quindi, una potenziale diminuzione della sicurezza delle operazioni e, inoltre, risulta particolarmente lontana dalle aree operative esistenti, con necessità di lunghi percorsi dei mezzi all'interno del sedime. Per il collegamento "land-side" tra le diverse aree terminali risulterebbe poi necessario usufruire dei sistemi di viabilità esterna all'aeroporto, incrementando ulteriormente il traffico veicolare su questi ultimi.

La realizzazione di 3 ambiti funzionali, appare incoerente con le previsioni stesse del Master Plan, ma soprattutto viene considerata compensativa rispetto al consumo di 44 ettari, ma soprattutto si scontra con le dichiarazioni fatte dall'Amministratore Delegato di SEA Brunini in occasione della Commissione Ambiente e Società Partecipate del Comune di Milano svoltasi in data 29 giugno dove la stessa zona è stata confermata come l'unica idonea a contemplare gli eventuali sviluppi infrastrutturali.

Quindi si propone una compensazione che qualora venisse realizzata con i tempi della natura (pensiamo all'ambito Formazione Forestale) sarà immediatamente cancellata per costruire la terza pista (necessaria dopo il 2035 da parte di SEA).

Risultano quindi poco credibili le intenzioni descritte all'interno delle INT-06 :

Il Sistema del verde, a sua volta, si compone di tre ambiti tra loro differenti sotto il profilo della composizione vegetazionale prevista, essendo rappresentati da:

- Formazioni forestali
- Aree prative
- Prato fiorito

Come si evince dallo schema di assetto nel seguito del presente documento riportato, nella loro localizzazione detti tre distinti ambiti vegetazionali seguono un'articolazione che risponde alla duplice volontà progettuale di interporre una fascia filtro tra le aree aeroportuali ed il contesto territoriale, realizzata mediante le formazioni forestali, e di creare uno spazio percettivamente gradevole all'interno del quale localizzare il sistema dei percorsi e degli spazi della socialità, ottenuta attraverso il prato fiorito.

visto e considerato che questo intervento, se verrà mai realizzato, sarà un secondo dopo distrutto.

Per quanto riguarda invece la parte del fotovoltaico

Il Sistema delle energie rinnovabili è costituito da una serie di campi fotovoltaici, orientati secondo la direttrice 350° - 170 °, che potranno concorrere al soddisfacimento **dei fabbisogni aeroportuali** e, con ciò, alla riduzione degli approvvigionamenti dalle fonti energetiche tradizionali.

Il Regolamento per la Costruzione e l'esercizio degli Aeroporti, stabilisce che:

12.2 Controllo dei rischi per la navigazione aerea

Le zone da sottoporre a limitazione sono quelle interessate dalle superfici di avvicinamento, di decollo ed orizzontale interna ed esterna, con le dimensioni conformi a quanto riportato nelle tabelle 4.1 e 4.2 del presente Capitolo.

Nelle zone individuate come sopra descritto, **sono oggetto di limitazioni** le seguenti attività o costruzioni:

- discariche e corpi d'acqua aperta o altre aree umide che possono attrarre volatili ed altra fauna selvatica;
- attività industriali che prevedono fasi lavorative in grado di attrarre volatili ed altra fauna selvatica (industria manifatturiera, impianti di lavorazione carne/pesce/vegetali, ecc.);
- attività agricole e di allevamento che possono costituire fonte attrattiva per i volatili ed altra fauna selvatica (coltivazioni agricole attrattive, impianti di itticultura, allevamenti di bestiame, ecc.);
- attività antropiche che prevedono l'immissione di fauna libera nell'ambiente (Ambiti Territoriali di Caccia, riserve di caccia e pesca, aree di ripopolamento faunistico, campi di gara per colombofili, aree di addestramento cani da caccia, ecc.);
- **manufatti con finiture esterne riflettenti ed impianti fotovoltaici;**
- luci fuorvianti ed emanazioni laser;
- ciminiere con emissione di fumi;
- attività che prevedono l'emissione di onde elettromagnetiche, per le possibili interferenze con gli apparati di navigazione

Concretamente, e si torna al punto fondamentale, si propongono delle compensazioni

- che qualora venissero realizzate dovrebbero essere poi distrutte per fare spazio alla Terza pista;
- Sono anche in contrasto con le norme che regolamentano la costruzione degli aeroporti.

Per quanto riguarda invece il **Margine Orientale**

Si ribadisce che questa zona di circa 15 ettari, sommata ai 20 ettari del Margine Orientale non raggiunge la cifra di 44 ettari che si andranno a perdere.

Si ribadisce come una zona già esistente non può essere considerata compensativa rispetto ad una zona esistente che viene cancellata in maniera irreversibile.

Questa zona viene proposta come ambito di fruizione *delle collettività locali e – particolarmente - di quelle di Ferno e di Lonate Pozzolo, in quanto i centri urbani ad essa più prossimi, di un'ampia area a verde, all'interno della quale è prevista la realizzazione di un ulteriore spazio attrezzato e dei percorsi ciclopedonali.*

La zona si trova in corrispondenza della testata pista 35R in piena Zona C delle curve di Isolivello con un rumore compreso tra il 75 db e i 65 db, curve che sono proprie degli ambiti aeroportuali proprio perché al loro interno non possono essere previste altre funzioni.

Si riporta quanto previsto e indicato da Arpa Lombardia rispetto alle fasce di pertinenza aeroportuale:

FASCE DI PERTINENZA

La definizione delle aree di rispetto (zona A, zona B e zona C) nell'intorno aeroportuale è compito delle Commissioni aeroportuali e rappresenta un fondamentale strumento per il governo e il controllo del rumore generato da un aereo. In tabella sono riportati i limiti acustici e le attività consentite in ciascuna zona, come stabilito dal DM 31/10/1997.

Zona	Limite LVA (dBA)	Attività consentita (uso del suolo)
Esterna alle aree di rispetto	60	Nessuna limitazione
A	65	Nessuna limitazione (è consentita la presenza di aree residenziali)
B	75	Attività agricole e di allevamento, attività industriali, uffici e servizi con adeguate misure di isolamento (NON è consentita la presenza di aree residenziali)
C	Nessun limite	Attività funzionalmente connesse all'aeroporto

Limiti di rumore e attività consentite nelle aree di rispetto aeroportuali

<https://www.arpalombardia.it/Pages/Infrastrutture-di-trasporto/Aeroporti/Fasce-di-pertinenza.aspx?firstlevel=Aeroporti>

Se le parole hanno un peso, e lo hanno, a maggior ragione se facenti parte della normativa di riferimento è del tutto evidente che la fruizione pubblica (pag. 12 INT – 06) così come individuata non è possibile.

La testata 35R è utilizzata per gli atterraggi e quindi la zona di fruizione pubblica si troverà sotto le rotte di atterraggio che secondo la normativa prevedono:

Nella fase di atterraggio le norme prevedono che il velivolo arrivi sulla soglia della pista con un'altezza minima di 50 ft (15 m), lungo una traiettoria rettilinea inclinata di -3° rispetto all'orizzonte, la quale rappresenta il radiosentiero definito dagli apparati di assistenza al volo.

Quale fruizione si potrà avere con gli aerei a 15 metri sopra la testa?

Inoltre all'interno della stessa zona scorre in trincea aperta la ferrovia Milano – Malpensa che si trova a meno di 200 metri dalla parte centrale dell'area.

Infine, giusto per non farci mancare assolutamente nulla, la stessa zona ospita un Radar che non si capisce se verrà ricollocato in altre zone del sedime aeroportuale o lasciato in loco.

Insomma una zona assolutamente NON IDONEA alla fruizione pubblica.

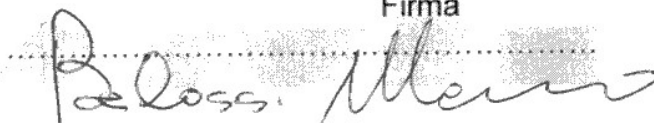
Per questi motivi, ai sensi dell'art. 25 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i.

SI CHIEDE

che venga **ESPRESSO UN PARERE AMBIENTALE NEGATIVO**
sullo Studio di Impatto Ambientale relativo al progetto
AEROPORTO DI MILANO MALPENSA – MASTER PLAN 2035 – Codice
Procedura 5359

Buscate li 17/08/2022

Firma

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Rossini", is written over a horizontal dotted line. The signature is cursive and somewhat stylized.

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).