

# MalpensaNews

## Dai Comuni alle associazioni, le osservazioni “ad alta velocità” sul Masterplan di Malpensa

Roberto Morandi · Monday, September 7th, 2020

**Il raddoppio del traffico cargo** (con conseguente traffico stradale), **il tema del rumore, l’espansione logistica** verso l’area del Gaggio. Sono i principali punti che emergono dalle **osservazioni** presentate al **Masterplan 2035, il piano di sviluppo dell’aeroporto di Malpensa**.

Il tempo per presentare le osservazioni è scaduto al 5 settembre 2020, dopo che il Ministero dell’Ambiente ha rifiutato di prorogare i termini. Associazioni, privati cittadini e soprattutto Comuni si sono ritrovati a dover studiare migliaia di pagine e preparare osservazioni nel cuore d’agosto: dopo la conferma della scadenza ci sono state richieste polemiche (**dal centrodestra**) e difese d’ufficio (**dal centrosinistra**), con una ipotesi di integrazione successiva.

In ogni caso, i Comuni alla fine hanno presentato una serie di osservazioni. Che guardano alle diverse specificità, tra Comuni a Nord e Comuni a Sud dello scalo, ma anche del territorio circostante, tra Alto Milanese e Piemonte.

Ad esempio il **Comune di Lonate Pozzolo**, con l’amministrazione guidata da **Nadia Rosa**, esprime **parere negativo** partendo dal dato che più interessa, **l’ampliamento (area logistica) previsto a Sud dello scalo**, che si **“mangerebbe” una parte di quella zona pregiata che è il bosco di via Gaggio**. “Determinerebbe, in estrema sintesi, la irreversibile soppressione di una estesa area boschiva e di brughiera, ricompresa nel perimetro del Parco Regionale delle Valle del Ticino” si legge nell’osservazione. “Verrebbe quindi perduto il correlativo capitale naturale per effetto della trasformazione di un’area che è parte organica di un più vasto quadrante ambientale di enorme rilevanza ecologica e paesaggistica, nient’affatto degradata, come svalutativamente indicato in più parti del rapporto ambientale”.

Per Lonate l’ampliamento dell’aeroporto sarebbe in forte contrasto con l’indirizzo (anche regionale) di limitazione del consumo del suolo. E al contempo, sottolinea il Comune, **le ipotesi di rimboschimento compensativo non avrebbero “certezza di attuazione”**, in quanto rinviate a un successivo accordo di programma per ora tutto teorico.

**Casorate Sempione, Somma Lombardo e Arsago Seprio** (che non sono toccati direttamente dal progetto in termini di territorio) hanno presentato **una osservazione congiunta, che contesta “un non adeguato scandaglio di tutte le matrici ambientali e dei possibili inquinamenti”**, al di là del tema (molto sentito a Nord dell’aeroporto) del rumore. Vengono messi in luce nel Masterplan riferimenti normativi considerati errati e approfondimenti “del tutto insufficienti a una reale

valutazione dell'impatto delle opere proposte”.

Sul fronte dell'**inquinamento dell'aria** Casorate, Somma e Arsago chiedono “analisi di dettaglio fatte nelle singole municipalità”. E chiedono anche interventi reali: **viene ricordato ad esempio che ancora oggi l'aeroporto da quella zona è raggiungibile solo con auto privata** (non esistono ciclabili e non c'è trasporto pubblico reale. E – aggiungiamo – la prospettiva della nuova ferrovia T2-Gallarate non cambierebbe alcunché per quest'area Nord).

**Samarate** invece, con il sindaco **Enrico Puricelli**, ha presentato una osservazione sintetica, specificando in chiusura della comunicazione al Ministero che **“alla presente seguiranno successive integrazioni**, ancora in fase di analisi e approfondimento da parte dei competenti organi dell'Amministrazione Comunale, ratificate a mezzo di opportuna deliberazione consiliare”. I punti che preoccupano sono indicati infatti sinteticamente, in particolare la **preoccupazione è per i voli cargo e per la espansione verso l'area del Gaggio**. Mentre non convincono del tutto le prospettive indicate per le previsioni di crescita del traffico aereo passeggeri, alla luce della flessione Covid-19

Quanto all'insieme, **i Comuni del Cuv** (quelli più direttamente interessati) **indicano una serie di richieste e di preoccupazioni generali e anche politiche**, dalla rappresentanza territoriale alla riduzione del rumore e più in generale la sostenibilità ambientale. L'aspetto centrale del documento – piuttosto lungo, che se tocca ambiti molto diversi e meno concentrato sugli aspetti tecnici – sembra essere una richiesta: **“Crediamo sia prioritario definire con chiarezza qual è il numero massimo di movimenti** (passeggeri e cargo) **che il territorio è in grado di sopportare”**.

**Turbigo** ha presentato **osservazioni sulla “evoluzione del traffico merci da 527.000 a 1.174.000 tonnellate/anno”**, sull'**impatto del sistema delle acque dei navigli** (citando **l'insufficienza dell'attuale depuratore di Sant'Antonino**, già oggi) e soprattutto ha **contestato la procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale** (limitata all'opera), sostenendo invece – come altri – la **necessità di passare da una Vas** (cioè che valuti l'impatto su tutto il territorio circostante. “La Commissione Tecnica VIA-VAS del Ministero dell'Ambiente nella Relazione Istruttoria relativa al vecchio Master Plan dell'Aeroporto di Malpensa segnala il pericolo di una nuova procedura di infrazione in caso di distruzione della brughiera di Malpensa “.

**Dalla sponda lombarda a quella piemontese**, non manca anche la voce del Novarese: con il **comitato Cittadini di Varallo Pombia e comitato COvest**, ma anche con il **Comune di Oleggio** che fa proprie le osservazioni della provincia di Novara. Sottolineando come “incredibilmente il territorio novarese sia stato ancora una volta completamente ignorato in ogni elaborato progettuale, relazione, tavole grafiche, valutazioni degli impatti ambientali “

Il **Comune di Sumirago**, con il sindaco **Mauro Croci**, ad esempio sottolinea che il rumore in fase di decollo è percepito maggiormente dai Comuni collinari a quote più elevate dell'aeroporto e cita il caso della frazione Caidate.

**Non hanno invece presentato osservazioni Busto e Gallarate**, i Comuni più popolosi vicini a Malpensa, ma fuori dal Cuv.

Le **osservazioni dei privati cittadini e dell'associazionismo** invece sono molto difforni, comprendendo invettive accese (ma con poco supporto di dati) e riferimenti più puntuali. In alcuni casi – al di là di più articolate affermazioni – la motivazione del parere negativo è indicata poi più sinteticamente, ad esempio facendo riferimento all'assenza di una Valutazione Ambientale

Strategica.

Spesso viene citata una pluralità di motivi generali, ma a volte con più specifiche note. Così ad esempio il **Comitato per la Salute e la Natura di Arsago Seprio** cita persino i rischi per le chiese medievali del paese ma poi fornisce più lunga spiegazione sul versante del rumore: “Non sarà mai sufficientemente spiegato che l’impatto del rumore, diurno e soprattutto notturno, sulla salute umana non è dovuto alle medie e/o alle modellistiche, come ci raccontano ENAC e SEA, ma ai picchi presenti anche in brevi archi di tempo. I sostenitori dell’aeroporto riportano invece sempre valori medi, per lo più annuali, creando medie tra inverno ed estate, giorni di poco traffico e giorni di elevato traffico”.

This entry was posted on Monday, September 7th, 2020 at 10:48 am and is filed under [Aeroporto, Milanese, Piemonte, Varesotto](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.