

MalpensaNews

“Nuovo masterplan, ma intanto le opere intorno a Malpensa vanno avanti senza visione”

Roberto Morandi · Tuesday, September 21st, 2021

L'associazione Viva Via Gaggio, nata dieci anni fa per difendere la zona verde del Gaggio a Lonate Pozzolo, interviene a seguito della riunione in Regione Lombardia in cui SEA ha annunciato una nuova versione del Masterplan di sviluppo dell'aeroporto, con la riduzione dell'espansione a Sud dello scalo (comunque confermata)

Si è svolta in Regione Lombardia una riunione con SEA e alla presenza dei Sindaci del CUV, sul futuro dell'area intorno a Malpensa. Presente anche il Parco del Ticino (purtroppo non sempre coinvolto in queste riunioni).

Un tavolo che avrebbe dovuto forse essere convocato vent'anni fa e che sembra fermo proprio a vent'anni fa, poiché le idee di sviluppo indiscriminato si basano sul Piano d'Area del 1999.

In questi decenni nel frattempo il mondo è ovviamente cambiato, e a fronte dei cambiamenti climatici si impone anche un cambio culturale e mentale rispetto alla programmazione del territorio.

Questo però sembra non succedere per Malpensa, dove tutto è ancorato alla logica dello sviluppo incontrollato anche con infrastrutture la cui utilità deve essere dimostrata da un punto di vista ambientale, sociale ma pure economico.

Perché se tutte le opere sono considerate prioritarie e strategiche per lo sviluppo di un territorio allora nessuna di queste è veramente prioritaria e strategica.

C'è poi da segnalare la solita ipocrisia italiana in tema di compensazione e di mitigazione, come se le opere si dovessero realizzare sempre e comunque, al di là degli aspetti di Valutazione di Impatto Ambientale.

Sea vuole dimezzare l'espansione dell'area cargo nel nuovo masterplan di Malpensa

Una caratteristica di questi tavoli, che dimostra ulteriormente l'arretratezza culturale con cui sono pensati, è il fatto che nel frattempo mentre si fa finta di fare programmazione, le opere vanno avanti senza una visione globale e soprattutto sono analizzate dalle procedure di VIA come se non ricadenti nello stesso territorio. Basti pensare alla ferrovia T2 Gallarate e al Master Plan 2035.

E' abbastanza evidente come non si siano ancora risolti i problemi esistenti e non si siano realizzate le opere di compensazione e mitigazione (ad esempio quelle di Malpensa 2000) che già si pensa a devastare ulteriormente il territorio con opere assolutamente inutili.

Inoltre sembra che ci sia anche parecchia confusione e non è solo una questione di termini. Si parla di un piano della mobilità commissionato dalla Giunta Regionale a SEA e ANAS che però contempla opere di viabilità, cosa ben diversa dalla mobilità. E' assurdo che venga dato l'incarico su questa materia ad una realtà come SEA che dovrebbe occuparsi di gestire l'aeroporto e invece diventa decisore dello sviluppo di un territorio su cui non ha competenze in materia.

Durante la riunione, è emersa la volontà di SEA di ridurre del 50% i volumi di espansione verso sud del Master Plan 2035, quelli che cancellerebbero in maniera irreversibile la brughiera.

Qui vorremmo ribadire un concetto che da sempre abbiamo sostenuto: il sedime non si deve allargare rispetto alla situazione attuale. La via Molinelli è la linea del Piave, oltre quella via il sedime non deve espandersi.

Rispetto poi all'idrogeno e ad altre storielle, raccontate da SEA, sembra di aprire nuovamente il libro dei sogni. Sin dall'inizio abbiamo assistito a dichiarazioni che annunciavano un completo cambio degli aerei che nel corso degli ultimi anni sarebbero dovuti diventare meno inquinanti e meno rumorosi. I dati delle centrali del rumore dicono il contrario, così come la Sentenza Quintavalle che ha documentato qualcosa di diverso.

Parole, parole, parole come sempre...ma poi ci si trova a convivere con i voli notturni che, vale la pena ricordarlo, dovrebbero essere autorizzati di concerto tra Sea, Enac, Ministero della Transizione Ecologica e Comuni interessati.

Noi continueremo a vigilare attentamente rispetto allo sviluppo di questa zona e chiediamo con forza lo stop e l'annullamento di qualsiasi procedura amministrativa aperta riguardanti la ferrovia T2 Gallarate e il Master Plan 2035.

Ribadiamo l'assoluta necessità di una Valutazione Ambientale Strategica su tutte le opere che gravitano su Malpensa in modo da capire:

- 1) quali opere siano veramente utili da un punto di vista economico, sociale e ambientale per questo territorio;
- 2) fino a quanto questo territorio sia in grado di sopportare inquinamento atmosferico, inquinamento da gas di scarico degli aerei, inquinamento acustico e le conseguenze sulla salute delle popolazioni che vivono in questi territori, dati scientifici alla mano.

Chiediamo inoltre che la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione non ancora realizzate (e sono moltissime) diventi la vera priorità per questo territorio e che le zone interessate dalle mitigazioni e compensazioni siano escluse da qualsiasi ipotesi di realizzazione di opere infrastrutturali e viabilistiche.

Ricordiamo infine che il Parco del Ticino aveva già realizzato una VAS prendendo in considerazione le opere infrastrutturali (aeroportuali, stradali e ferroviarie) che gravitano su Malpensa e che nessuna di queste porterà benefici economici, sociali ed ambientali a questo territorio. Ecco, forse, per ripensare questa zona varrebbe la pena di ripartire da quell'analisi.

This entry was posted on Tuesday, September 21st, 2021 at 4:19 pm and is filed under [News](#)
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a

response, or [trackback](#) from your own site.