

# MalpensaNews

## Viva Via Gaggio: “Nessun passo indietro sul Masterplan, inaccettabile la perdita di brughiera”

Roberto Morandi · Thursday, April 21st, 2022

*Riceviamo e pubblichiamo il comunicato dell'associazione Viva Via Gaggio, nata un decennio fa a difesa dell'area del Gaggio a Lonate Pozzolo, la zona di brughiera su cui insiste l'espansione dell'aeroporto contenuta nel Masterplan 2035*

A fronte di incontri, dichiarazioni sui giornali, sondaggi e aggiornamenti continui sul fronte del Master Plan 2035, vorremmo ribadire alcuni concetti fondamentali che forse sfuggono a molti dei commentatori istituzionali e non solo.

In primis occorre ricordare che la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale presso il Ministero della Transizione Ecologica è aperta. Regione Lombardia, non si sa bene per quale motivo, non ha ancora ottemperato al fatto che doveva emettere il suo parere entro i termini previsti per legge. Termini rispettati dai Sindaci, dalle Associazioni e Comitati che hanno provveduto ad inviare le osservazioni sia alla prima pubblicazione sia alle integrazioni pubblicate in seconda battuta.

I documenti contenuti nello Studio di Impatto Ambientale, oggetto delle osservazioni e su cui la Commissione Nazionale VIA/VAS dovrà esprimere il proprio parere di compatibilità ambientale **NON contengono le analisi ambientali sulle opere infrastrutturali** che Regione Lombardia vorrebbe inserire, **su proposta dei Sindaci**, come contropartita per accettare l'espansione del sedime.

Vale la pena ricordare il parere emesso, sempre da Regione Lombardia, per il precedente Master Plan (Delibera X/13 del 03/04/2013) dove se nell'allegato tecnico si mettevano in evidenza tutta una serie di criticità e di aspetti negativi come la perdita di biodiversità, il consumo di suolo, la perdita dell'habitat della brughiera nella delibera si sosteneva senza tentennamenti la validità del progetto complessivo.

Regione Lombardia è ancora la stessa realtà, non è assolutamente cambiata. Anzi oggi si offre come mediatrice, non certo a favore del territorio, ma sempre pro SEA **cercando di far ingoiare ai Sindaci una espansione limitata del sedime** aeroportuale.

**Che sia di 45, di 20 o anche di un solo ettaro l'espansione dell'attuale sedime aeroportuale verso sud è assolutamente inaccettabile.**

Le alternative proposte sono state scartate a priori dal gestore aeroportuale, tra l'altro senza argomentazioni e spiegazioni serie e credibili.

**E la motivazione è semplice: SEA nel lungo periodo non vuole assolutamente rinunciare ad uno sviluppo che inglobi all'interno del sedime aeroportuale TUTTA la zona della brughiera.**

Basti richiamare gli ettari vincolati per la terza pista all'interno del sedime aeroportuale.

E' evidente che il vero NO, tutto ideologico, sia quello di SEA nell'affrontare le proposte alternative che le vengono suggerite.

Anche qui ci tornano in mente le vicende del vecchio Master Plan, quando SEA non chiese al suo consulente Mitre "quali strumenti potessero servire per potenziare l'aeroporto di Malpensa", ma chiese "dove devo realizzare la terza pista?", come se l'unico strumento per potenziare l'aeroporto fosse costruire una pista in più rispetto ad altre ipotesi.

E su Malpensa, il modus operandi di Sea e di Regione Lombardia è da sempre lo stesso: "*dividi et impera*". **Incontri separati tra Cuv e sindaci del Castanese, l'ovest Ticino completamente escluso, i sindaci di seconda fascia ignorati.**

Lo stesso discorso, che ciclicamente ritorna, è quello relativo alle mitigazioni e compensazioni.

In questi giorni è emerso il problema dei voli notturni su cui torneremo prossimamente, ma che è sempre stato volutamente ignorato da SEA, dalla Regione Lombardia e dal suo braccio operativo ARPA, che invece di essere la realtà tecnica a supporto del territorio segue molto di più i desideri di Regione e Sea.

Ci permettiamo a tal proposito di fare due considerazioni.

La prima riguarda il fatto che, come osservato anche dal Parco del Ticino, dalle Università e dal mondo scientifico, le azioni individuate da SEA per migliorare e potenziare la parte rimanente di brughiera dopo averne cancellato 45 ettari non hanno la garanzia botanica e scientifica di raggiungere gli obiettivi. Quindi siamo di fronte ad una proposta che non assicura di migliorare la parte di brughiera rimanente, dopo che la parte migliore verrà cancellata.

La seconda riguarda i tempi e le garanzie per la realizzazione di questi interventi. Come accade troppo spesso, mitigazioni e compensazioni vengono realizzate con enormi ritardi e anche le volumetrie realizzate sono di gran lunga inferiori a quanto pattuito. Questo anche a fronte di cronoprogrammi e dichiarazioni di impegno da parte dei proponenti.

A tal proposito vi agevoliamo un ricordo: la vicenda di Pedemontana, con la sua Greenway, un percorso ciclabile e pedonale di grandi dimensioni, che si estende per 90 km dalla provincia di Varese a quella di Bergamo e si collega e si inserisce, rafforzandoli, nei sistemi della ciclabilità provinciale. Un progetto che a distanza di decenni è rimasto solo sulla carta.

Inoltre ci permettiamo di ricordare che la zona di miglioramento della brughiera rimasta, così come immaginata da SEA, proprio per le caratteristiche geomorfologiche del terreno e la fragilità della brughiera oltre ad avere scarsi risultati di riuscita come descritto prima, rischia poi di essere ulteriormente sacrificata dalle future ipotesi di espansione del sedime aeroportuale.

Sono state tante e troppe le mitigazioni e le compensazioni non realizzate nella vicenda Malpensa. E la realizzazione era in capo a chi oggi, ripropone le stesse garanzie di sempre e, almeno ai nostri occhi, risulta assolutamente non credibile.

L'invito che rivolgiamo a tutti è quello di non sottoscrivere nessun accordo che preveda l'espansione verso sud del sedime aeroportuale.

Vorremmo inoltre ricordare che **L'UNICO MODO per salvaguardare**, tutelare, migliorare e conservare la brughiera è il **riconoscimento del SIC/ZPS così come proposto dal Parco del Ticino** nel 2011 che con il Piano di Gestione previsto all'interno dello strumento SIC porterà veramente benefici alla brughiera.

Non la proposta raffazzonata avanzata da SEA nel Master Plan 2035, utile solo per acquistare una finta credibilità ambientale nei confronti di quelli che vogliono senza se e senza ma una espansione verso Sud a scapito del sedime aeroportuale.

Questo sacrificio che è richiesto al territorio di Lonate Pozzolo e ad una delle perle più belle e rare di tutto il territorio del Parco del Ticino è appunto un sacrificio che non possiamo permetterci. **La contropartita non è assolutamente paragonabile in termini di servizi ecosistemici, ambientali e sociali che si perderanno se verrà sottoscritto qualsiasi ipotesi di mediazione al ribasso** proposta da Regione Lombardia.

Essere contrari al Master Plan 2035 non significa essere contro Malpensa. Il nostro motto, da sempre è **“Viva Malpensa fino a Via Molinelli, da lì in poi Viva Via Gaggio e Viva la Brughiera”**.

Proprio su questa convivenza che è possibile, su questo rispetto dell'altro, si dovrebbe basare ogni decisione.

E' fondamentale oggi essere lungimiranti e assennati, in questo periodo storico con una crisi socio climatica e ambientale che sta colpendo in maniera preoccupante anche il nostro territorio l'unica soluzione è **non accettare l'accordo che Regione Lombardia vorrebbe proporre per far ingoiare un boccone amaro, anzi amarissimo e irreversibile al nostro territorio**.

This entry was posted on Thursday, April 21st, 2022 at 10:53 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.