

MalpensaNews

Viva Via Gaggio dice No all'ipotesi di "supercompensazione" a Milano Malpensa

Roberto Morandi · Tuesday, May 24th, 2022

Riceviamo e pubblichiamo il comunicato dell'associazione Viva Via Gaggio sulla ipotesi di "supercompensazione" emersa nelle più recenti fasi di confronto sul Masterplan di Malpensa

La vicenda relativa al Master Plan 2035 di Malpensa si arricchisce ogni settimana di nuovi colpi di scena.

I tavoli promossi dall'**Assessore regionale di SEA** Cattaneo, con il chiaro intento di portare i Sindaci del CUV ad ingoiare il boccone amaro in cambio della promessa di realizzare opere infrastrutturali dalla sempre più dubbia utilità, condite con una promessa da marinaio circa le mitigazioni e compensazioni, hanno riservato una grossa e interessante novità.

Il **Parco del Ticino** ha avanzato una proposta, redatta da tecnici aeroportuali, per poter inserire all'interno dell'attuale sedime aeroportuale i capannoni previsti nella zona della Brughiera, dimostrando che con pochi interventi si possono rispettare benissimo le indicazioni circa le regole di "safety".

Lasciateci aprire una piccola parentesi, prima di proseguire nella nostra riflessione:

Come Associazione, insieme anche ai comitati, abbiamo sempre chiesto che i capannoni fossero costruiti in una zona diversa da quella della Brughiera, proprio per il grande valore naturalistico e ambientale che questa zona racchiude.

Abbiamo sempre proposto alternative per la costruzione dei capannoni. E queste proposte non hanno mai avuto una risposta.

Peccato che veniamo sempre descritti come quelli che i capannoni non li vogliono.

Tornando alla proposta del Parco del Ticino... concretamente il Parco sta facendo il Parco... e addirittura incarica esperti di aeronautica per aiutare (questa sì che è collaborazione e dialogo con il territorio, altro che le parole vuote pronunciate da SEA) il gestore aeroportuale ad ottenere la costruzione della nuova cargo city ma all'interno dell'attuale sedime proprio per salvaguardare, conservare e proteggere la brughiera.

Il gestore aeroportuale, come sempre del resto, continua ideologicamente a dire NO, senza fornire motivazioni che siano degne di tale nome, a qualsiasi ipotesi che gli viene sottoposta.

Ci piacerebbe sapere, a questo punto, cosa intenda SEA per dialogo con il territorio. Perché se tutte le proposte avanzate vengono scartate a priori, su cosa si potrà dialogare, sul colore delle tapparelle che si trovano sotto le rotte di decollo?

Ma veniamo ai Sindaci del Cuv.

Lo scorso 13 maggio, durante l'assemblea della Comunità del Parco, la Presidente Cristina Chiappa ha ribadito che l'ipotesi 7, cioè quella che prevede l'espansione verso sud della futura zona cargo **è impraticabile e non percorribile**. Il video è visibile sul sito del Parco del Ticino.

In più il Direttore De Paola ha presentato la proposta studiata con il contributo di chi si occupa di progettazione aeroportuale per una gestione diversa a terra, all'interno delle zone 2 e 2A, i famosi terreni all'interno del sedime aeroportuale vincolati alla realizzazione della terza pista. In più ha chiesto di verificare seriamente la proposta di trasformazione della zona T2 emersa durante il convegno dello scorso 7 maggio a Somma Lombardo.

Nessuno dei Sindaci del CUV presenti in Assemblea ha preso la parola per commentare, criticare o sostenere la proposta del Parco.

Perché questo silenzio? Ci rifacciamo al detto “chi tace acconsente?”

Nei giorni scorsi però durante l'incontro in Regione, i Sindaci hanno tenuto una posizione un po' ambigua. Cassani, presidente di turno, ha ribadito che la proposta del Parco è simile alla loro (chi l'ha mai vista?) e ha chiesto che la proposta del Parco fosse messa a verbale, così come il rifiuto di ENAC di prendere in considerazione le proposte arrivate. Però tengono aperto il dialogo rispetto alle opere infrastrutturali promesse da Regione Lombardia come contropartita alla cementificazione della Brughiera.

In più c'è la questione relativa al rumore. La rete di monitoraggio oggi presente è assolutamente insufficiente per effettuare il rilevamento del rumore e soprattutto i dati oggi registrati solo in determinate zone e nemmeno sotto le rotte non sono sufficienti per simulare l'impatto del rumore a terra a fronte di un maggior utilizzo dei voli cargo (soprattutto notturni), così come anticipato da ENAC qualche settimana fa. Ci sono zone ad esempio oggi interessate dai decolli verso sud durante le ore notturne che sono prive di qualsiasi sistema di monitoraggio.

Valori che, vale la pena ricordarlo, sono una media delle misurazioni giornaliere e non tengono assolutamente conto dei valori di picco.

Per quanto riguarda invece la proposta di SEA di cedere una parte di sedime aeroportuale come **supercompensazione** per il consumo della brughiera **ci permettiamo di fare alcune considerazioni**.

La prima riguarda **la quantità: se ne consumi 44 me ne devi dare 44, non 30, non 40 ma 44**. In altri paesi europei le compensazioni vengono fatte prima di iniziare i lavori e in misura maggiore rispetto a quanto disboscato ad esempio. Viene amaramente da considerare che siamo in Italia, oltretutto in Lombardia.

La seconda invece riguarda **la collocazione** delle due aree ipotizzate. Quella verso Lonate Pozzolo sarebbe una zona di bosco dove oggi si trova un radar. Una zona che si trova al di là della Via Molinelli. Quale fruizione sociale potrebbe avere? Assolutamente zero!

L'altra zona è quella che oggi SEA tiene vincolata per i futuri sviluppi infrastrutturali, cioè la zona all'interno del sedime aeroportuale individuata per la realizzazione della Terza Pista.

Ma allora la domanda sorge spontanea: **se SEA rinuncia a quella zona perché non vuole fare più la Terza Pista e a fronte del fatto che il Parco con la sua proposta ha dimostrato che si possono realizzare in quell'ambito i nuovi capannoni rispettando le indicazioni di *safety* a terra, perché non costruisce lì i capannoni senza cancellare la brughiera?**

Personalmente non ci fidiamo di SEA che annuncia il ritiro della Terza Pista. Lo aveva già fatto in passato salvo poi ripresentarla nel Master Plan 2035 spacciandola per "futuri sviluppi infrastrutturali!".

L'ultima considerazione riguarda **la qualità** delle aree prese in considerazione da SEA come supercompensazione.

Siamo di fronte ad aree che da un punto di vista naturalistico ed ecosistemico non sono assolutamente paragonabili e confrontabili.

E' un po' come barattare diamanti con zucchine. E questo dimostra, ancora per l'ennesima volta, la scarsissima considerazione che SEA ha nei confronti della brughiera visto che propone come contropartita delle realtà naturalisticamente meno di pregio e di valore. **Sempre importanti sia chiaro, ma assolutamente non paragonabili all'unicità, all'eccezionalità e alla rarità della brughiera.**

Quella rarità che il mondo scientifico, il Parco del Ticino, le associazioni e i Comitati stanno ormai evidenziando da decenni. Sembra che l'unica a non accorgersene è proprio la società che gestisce l'aeroporto di Milano Malpensa e anche qualche Sindaco che si è dimenticato della richiesta di istituire il SIC/ZPS Brughiere avanzata dal Parco del Ticino nel 2011. Avete mai visto nelle richieste messe sul tavolo dai Sindaci del Cuv questo argomento?

Per fortuna lo stanno facendo i sindaci del Castanese, visto che ad ogni tavolo a cui possono partecipare ripresentano la questione. Bravi!

Francamente ci sembra una proposta decisamente raffazzonata, non credibile e assolutamente irricevibile. **Per prendere il prestito le parole del ragioniere più famoso d'Italia...la supercompensazione è una ca*ata pazzesca!**

This entry was posted on Tuesday, May 24th, 2022 at 5:22 am and is filed under [Aeroporto](#)
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.

