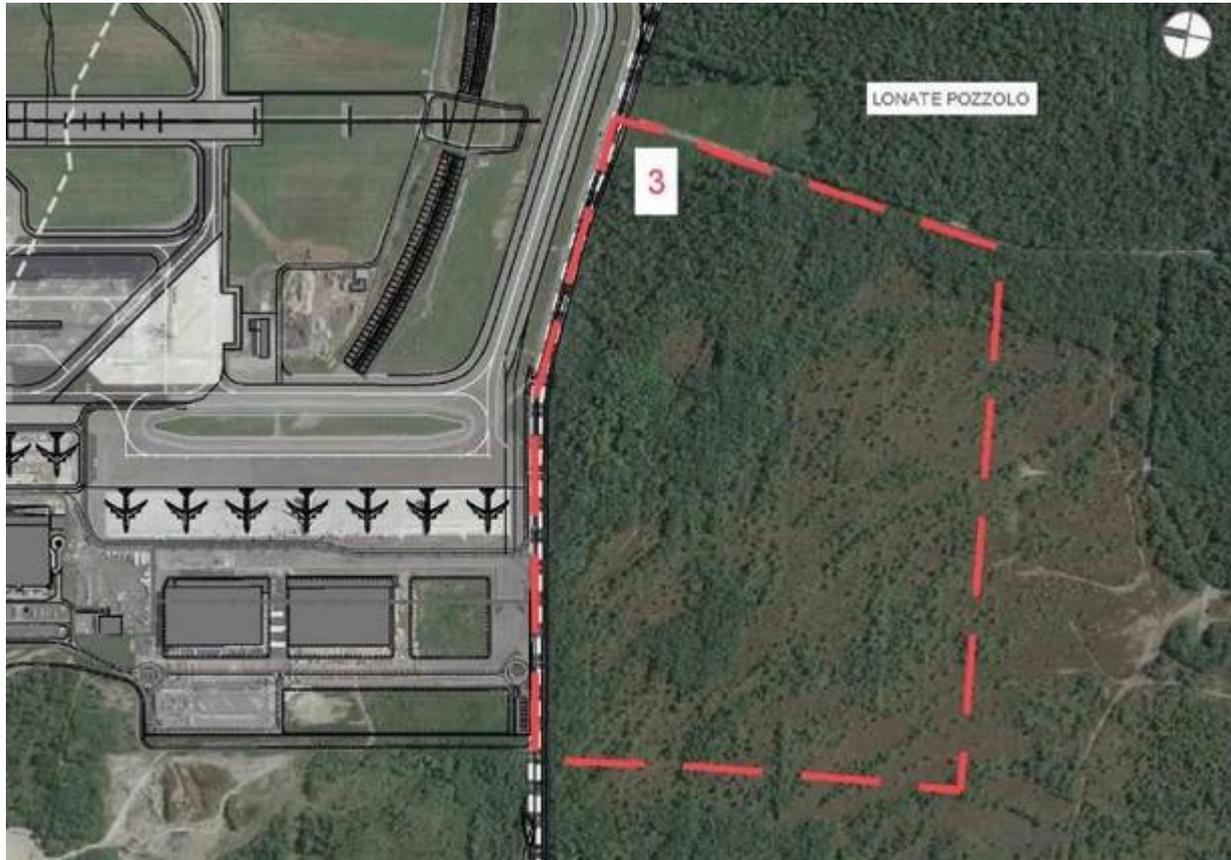


“Salviamo la brughiera, il cargo di Malpensa può crescere dentro ai confini dell’aeroporto”

Pubblicato: Mercoledì 16 Marzo 2022



Riceviamo e pubblichiamo il comunicato dell’associazione Viva Via Gaggio a commento della “mediazione” in corso tra sindaci e Regione Lombardia sul Masterplan Malpensa

In queste settimane si rincorrono voci e dichiarazioni su quale espansione dell’aeroporto di Malpensa sia **accettabile e digeribile dal territorio**, in primis dai sindaci del Cuv.

Per quanto ci riguarda, anche la sola espansione di un centimetro quadrato dell’attuale sedime aeroportuale verso sud è assolutamente inaccettabile.

Se è vero che le previsioni dei numeri del settore cargo che prendiamo per buoni – vorremmo sommessamente ricordare però che le previsioni dei posti di lavoro su Malpensa parlavano di 200.000 lavoratori coinvolti e si sono dimostrate decisamente gonfiate – ci chiediamo perché non vengano presi in considerazione gli spazi all’interno del sedime aeroportuale per ampliare la zona cargo.

Abbiamo letto il Master Plan 2035 e le integrazioni presentate in seconda battuta. È **evidente che le alternative suggerite e scritte nelle osservazioni vengono scartate a priori** dal gestore aeroportuale senza una motivazione seria e credibile.

Ci sono parecchi ettari all'interno dell'attuale sedime aeroportuale "blindati" per costuire la terza pista. Quale zona migliore per ampliare la zona cargo!!! Si rinunci, una volta per tutte, alla terza pista e si utilizzino quegli spazi per ampliare la zona cargo.

Basterebbe citare il "consumo di suolo" vergine che comporta ogni alternativa presa in considerazione. La parte a sud, quella di brughiera, è un suolo vergine, unico e raro che offre tutta una serie di servizi ecosistemici; purtroppo invece non viene considerato tale, addirittura viene considerato meno di un suolo già urbanizzato e sui cui sono già costruiti capannoni vuoti o usati al 25% della capacità

Leggiamo che dai 60 ettari iniziali (a cui vanno sommati i 30 vincolati per la terza pista al di fuori del sedime aeroportuale) si voglia passare a 45 ettari...**in cambio di alcune "rassicurazioni" circa il recupero e la ricostruzione della brughiera.**

Lo abbiamo sempre detto e lo ribadiamo ancora: **l'habitat di brughiera, per la sua conformazione geomorfologica e pedologica non è assolutamente ricostruibile da nessun'altra parte.** Lo dicono gli studi scientifici, le università e chi si occupa di studiare e ha studiato seriamente la brughiera e le lande secche europee.

SEA invece considera, da sempre, la brughiera come una realtà che si possa spostare a piacimento, ricostruire in 6/8 mesi. Non è assolutamente così!

Abbiamo letto sempre nei documenti presentati a supporto del Master Plan 2035, che esiste una brughiera sana e una "brughiera degradata". Che credibilità ha una società per azioni che per giustificare la cancellazione di un habitat unico e raro si inventa una definizione di "brughiera degradata" che non esiste assolutamente nella nomenclatura scientifica?

Vale anche la pena ricordare che la disciplina internazionale ed europea da indicazioni diverse, rispetto agli ambiti naturali degradati. Questi, seppur degradati, continuano a fornire **servizi ecosistemici**, detto ciò questo degrado deve essere eliminato intervenendo migliorando l'ambiente naturale, piantumando nuove essenze e certo non cancellando in maniera irreversibile questi ambiti naturali ricoprendoli di colate di cemento e asfalto come invece vorrebbe fare SEA

Roberto Morandi

roberto.morandi@varesenews.it