



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e  
del Mare – Direzione Generale Valutazioni Ambientali

**E.prot DVA-2012-0025435 del 22/10/2012**

Cardano al Campo, 12.10.2012

Prof. n. **13786**  
trasmessa mediante: Raccomandata A.R.  
Anticipata con:

Spett.le  
MINISTERO DELL'AMBIENTE  
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE  
Direzione Generale per le valutazioni ambientali  
Via Cristoforo Colombo n.44  
00147 ROMA

Alla c.a.: Direttore Generale Dott. Mariano Grillo

Oggetto: Procedura di VIA relativa al Piano di Sviluppo Aeroportuale di Malpensa (Master Plan);  
**Note aggiuntive sul contraddittorio del 18.09.2012.**



In relazione all'incontro del contraddittorio del 18.09.2012 svoltosi nell'ambito del procedimento di Valutazione Ambientale attivata sul progetto in oggetto, in qualità di Presidente pro-tempore del Consorzio Urbanistico Volontario (C.U.V.) costituito dai comuni dell'area di Malpensa, ritengo opportuno formulare le considerazioni aggiuntive alle osservazioni già depositate sul Master Plan sia nel luglio 2012 che sulle integrazioni volontarie nell'agosto 2012.

#### **Rapporto con il territorio.**

Gli intervenuti in rappresentanza di ENAC (Cardi) e di SEA (Pirani, Falsina, Barlocco) non hanno fornito risposte alle osservazioni formulate da diversi soggetti e ribadite nell'incontro sulle incongruenze tra il Piano di sviluppo aeroportuale e le esigenze espresse dalle amministrazioni pubbliche.

Il nostro territorio è interessato da processi di intensa urbanizzazione che hanno posto al centro dell'iniziativa delle amministrazioni locali il legame tra trasformazioni del suolo e protezione del patrimonio territoriale considerato per i suoi ambienti naturali di valore assoluto (Parco del Ticino e zone di protezione speciale a livello europeo) e per la più diffusa trama del sistema urbano locale.



Su queste relazioni, complesse ma ineludibili, il Piano di Sviluppo non si è espresso e nemmeno nell'incontro del 18 settembre i proponenti non hanno fornito indicazioni.

Le puntualizzazioni delle repliche dei proponenti si sono limitate a trattare aspetti tutti interni a logiche aeroportuali senza alcun riferimento al contesto che viene assunto come un contenitore indifferente, da plasmare per adattarlo ad esigenze puramente aziendali.

Ribadiamo che il territorio dell'area che "ospita" l'aeroporto non è un substrato indifferenziato e nemmeno un elemento tra gli altri del progetto: è la vera e propria trave portante della vita di qualche centinaio di migliaia di persone che vi abitano e vi lavorano.

Le amministrazioni locali si sono dotate di Piani di Governo del Territorio che hanno assunto come indicatore per valutare l'ammissibilità di qualsiasi intervento di trasformazione la conservazione del patrimonio naturale e dei giacimenti culturali che in esso si sono depositati nel tempo (siti archeologici, emergenze monumentali, diffusione dei centri storici e della complessa rete delle opere umane che li collegano).

Per realizzare compiutamente questo obiettivo, al quale UNESCO, Consiglio d'Europa e molti altri organismi sovranazionali ci sollecitano, è necessaria una forte integrazione tra le azioni di tutela, il controllo dei progetti di trasformazione e degli impatti che producono.

Il metodo che le autorità pubbliche si sono date, anche in conformità al quadro legislativo regionale e comunitario, intende superare la separazione tra tutele di circoscritte porzioni di territorio o singoli elementi protetti e pressioni determinate da esigenze di "sviluppo economico" esogene relazionate a opere che trovano le loro ragioni in un sistema economico globalizzato.

Sulle relazioni territoriali le domande dei rappresentanti locali non hanno trovato risposta. Ignorate perché, evidentemente, repute trascurabili o semplici "intralci" di interessi ritenuti prevalenti.

I ragionamenti esposti nel corso dell'incontro sono puramente autoreferenziali e propongono spiegazioni tutte interne alla logica con la quale si organizza e si gestisce un aeroporto: il luogo in cui si situa è indifferente.

Riteniamo che non si possa progettare un simile intervento in assenza di un chiaro rapporto con i rappresentanti, istituzionali e non, dell'area in cui ricade.

Il progetto di sviluppo di Malpensa denuncia tutta la parzialità che lo anima e i limiti della prospettiva aziendale che non incrocia il rapporto con la popolazione che vive nel contesto, non si misura con la complessità dei suoi bisogni che trovano espressione nelle autorità locali e nelle diverse forme di associazionismo.



Non vi è traccia di alcuno studio della pianificazione locale e dei programmi di sviluppo dei comuni interessati.  
La mancanza di questo confronto rappresenta una debolezza del Master Plan, una evidente carenza di condivisione, seppur minima, che prelude ad un suo prevedibile insuccesso.

### **Tutela e valorizzazione dei beni culturali**

I beni culturali presenti sul territorio sono assunti dai documenti del Master Plan come mero elenco di dati che connotano il territorio senza altre implicazioni se non un generico impegno al rispetto e all'attuazione delle procedure di legge per eventuali rinvenimenti. Ci mancherebbe altro, verrebbe da dire.

Al di là della catalogazione ripresa dalle fonti competenti non vi è traccia di una strategia per la protezione e valorizzazione del sistema storico-culturale in cui questi elementi sono depositati.

Anche su questo punto non è giunta risposta alcuna.

I beni culturali composti da ambienti ecologici unici, da ritrovamenti archeologici, da monumenti e dalla trama che li lega fanno dell'area Ticino-Malpensa un prezioso giacimento storico ormai ampiamente riconosciuto dalla letteratura specializzata.

Il Piano di sviluppo aeroportuale non vede la continuità insediativa che si è stratificata nell'area di Malpensa. Per il Master Plan è solo un catalogo di oggetti sparsi che occorre allegare per legge al piano.

Eppure l'esperienza ci insegna che senza una adeguata valutazione preventiva della connessione di questi elementi alle diverse soglie storiche si va incontro a clamorose sviste che producono danni al territorio e, infine, alla stessa sostenibilità tecnico-economica del progetto.

Nel corso della realizzazione della Strada Statale n. 336, in Comune di Cardano al Campo sono stati rinvenuti i resti di una vasta necropoli di età augustea e altri ritrovamenti sono avvenuti in occasione di lavori in diversi luoghi come Somma Lombardo con un'altra necropoli, Castelnovate con tracce del sistema difensivo altomedievale etc.

*Gli studiosi concordano nell'identificare nel pianoro di Malpensa un'area di interesse archeologico-paesistico le cui le caratteristiche ubicazionali relative alla sussistenza di condizioni di vita (presenza di corsi d'acqua, facilità di comunicazioni, possibilità di difesa) hanno consentito a varie comunità umane nel corso dei secoli di stabilire i loro insediamenti." (M. A. Binaghi Leva 1999).*



E' evidente, perciò, che i dati d'archivio non sono un inventario di rimanenze di magazzino ma devono essere rielaborati e interpretati in rapporto con il progetto proposto. Tutto ciò non è stato fatto.

Manca, di conseguenza una strategia di adattamento del progetto al reticolo ambientale preesistente e, nel caso, la definizione di interventi preventivi per la protezione di singoli elementi ambientali e di messa in sicurezza delle connessioni che li collegano.

Per questo si renderebbero necessari accordi con la competente Soprintendenza costituendo, se del caso, un apposito ufficio con professionisti esperti che accompagni le fasi di verifica delle ipotesi progettuali con analisi e approfondimenti dei valori storici e ambientali coinvolti.

Su questo non ci sono state risposte.

#### **Destinazioni previste all'interno dell'aeroporto**

Gli interventi dei promotori nel contraddittorio del 18.9.2012 non hanno fornito risposte alle osservazioni, che ho ripreso anche nel mio intervento, sulla pleora di funzioni che accompagnano e sostanziano il Master Plan. La previsione di un "parco logistico" di ben 260 ettari, il 60% dell'intero ampliamento aeroportuale previsto, è una chiara operazione immobiliare dettata dalla necessità di recuperare "risorse" per finanziare l'insieme degli interventi previsti. Un po' come gli stadi di calcio che devono essere accompagnati dalle più disparate funzioni per garantire una rapida copertura economica degli investimenti fatti.

L'attribuzione di queste funzioni (logistica, servizi, commerciale, alberghiero) all'aeroporto e il suo evidente sovradimensionamento non è frutto di alcuno studio di settore e di indagine sulle potenzialità alternative offerte dal territorio, sulla disponibilità di aree dismesse o sottoutilizzate etc.

Di certo c'è solo un'ingente sottrazione di aree di pregio della brughiera con un enorme danno al patrimonio locale.

Queste carenze di analisi comprovano che si tratta, solo ed unicamente, di un piano economico-finanziario, ove la necessità di ripagarsi rapidamente dei costi sostenuti per stimolare gli investitori con prospettive di utili di esercizio dell'attività privata, prevalgono sugli interessi delle comunità locali chiamate, anche stavolta, ad assumere i costi conseguenti (sempre esternalizzati) in termini di riduzione della qualità del proprio habitat.



Queste concentrazioni di funzioni in un ambito isolato e presuntivamente autosufficiente contrasta con l'esigenza di un equilibrato e razionale uso del territorio proclamato da tutte le norme e le pratiche della buona pianificazione.

Infine, per aggiungere al danno anche la beffa, ENAC nel febbraio di quest'anno con la discussione sul piano di SEA in corso, ingiunge ai comuni del sedime aeroportuale di adottare i piani di rischio per adeguare i propri strumenti urbanistici alle necessità di tutela dai rischi di incidenti di volo. In pratica si devono disporre fasce di protezione nelle aree esterne all'aeroporto nelle quali interdire attività e funzioni potenzialmente in conflitto con le attività aeroportuali.

Tutto ciò mentre all'interno si prevede un "parco logistico" di 260 ettari con una superficie costruita di 200.000 mq.

Si considera questa iniziativa emblematica della sottrazione di attribuzioni alle competenti autorità locali in materia di governo del territorio sottesa a questo Master Plan.

Appare evidente il rovesciamento assunto dal corretto processo di formazione della pianificazione del territorio.

Il modello proposto dal Master Plan di SEA ci sottopone, infatti, il progetto di una grande infrastruttura selezionata da un soggetto privato secondo esigenze di "valorizzazioni" immobiliari della propria attività prima ancora che di risposta a effettive esigenze di mercato.

Il pubblico, a tutti i livelli, è relegato al ruolo di "portatore di interesse" da coinvolgere nel perfezionamento del progetto.

Sulla carta, però, perché in realtà anche questo ruolo può essere confinato in un procedimento (quello del D.Lgs 152/2006) finalizzato alla consultazione senza possibilità reale di mettere in discussione l'impostazione di fondo della proposta.

Vi è la sensazione che ci si trovi di fronte ad una "forzatura" di dubbia legittimità nell'attuale sistema di pianificazione delineato dalla legge regionale 12 del 2005, ma su questo ci riserviamo i necessari approfondimenti se l'ipotesi verrà malauguratamente confermata.

Le piattaforme logistiche sono un elemento particolare del sistema economico soprattutto per le relazioni che intrattengono con il sistema dei trasporti e richiedono per loro natura una forte integrazione con l'area vasta coinvolta della quale utilizzano servizi e organizzazione territoriale.



Su questo aspetto gli interventi nel contraddittorio non hanno detto nulla e la documentazione progettuale, su questo punto, rinvia a necessità di integrazione delle funzioni all'interno dello scalo come se fosse una monade, un mondo a sè senza alcuna relazione con il contesto.

Anche da questo aspetto si rileva la assoluta carenza di studio sulle relazioni territoriali che connota tutto il progetto.

Queste considerazioni seguono il confronto del 18.9.2012 e non esauriscono le argomentazioni di opposizione già più volte espresse e che qui si intendono integralmente riconfermate.

Ringrazio per l'attenzione e auguro buon lavoro.

Laura Prati  
Sindaca

e Presidente pro-tempore del  
Consorzio Urbanistico Volontario

