

Ricorso al TAR per progetto ferroviario Malpensa Terminal 2: la sintesi del Comitato Salviamo la Brughiera

SOMMA LOMBARDO, 1 novembre 2020- Il Comitato Salviamo la Brughiera con questo comunicato segnala il ricorso al TAR da parte di Legambiente su progetto ferroviario Malpensa Terminal 2.

Ecco il testo

Di seguito una doverosa sintesi, non in “giuridichese”, dei principali punti di merito oggetto del ricorso al TAR contro il provvedimento regionale di approvazione del progetto ferroviario Malpensa Terminal 2-linea del Sempione.

In premessa si ricorda che il ricorso è stato presentato da Legambiente in quanto associazione di protezione ambientale riconosciuta a livello nazionale.

Un doveroso ringraziamento a Legambiente che si è fatta carico di rappresentare, attraverso uno stretto interscambio di pareri e approfondimenti sui singoli punti oggetto del ricorso, anche le istanze che il Comitato Salviamo la Brughiera aveva sollevato nell’ambito della procedura di Valutazione d’Impatto Ambientale attraverso l’inoltro di proprie osservazioni.

- La valutazione ambientale del progetto è di competenza statale, non regionale.

Si richiama il fatto che il progetto originario, rientrando nel sistema di accessibilità a Nord a Malpensa, fu sottoposto

a suo tempo a Val
Successivament
e, al fine di
evitare la
procedura
statale, si è
avviato un
artificioso
spacchettament
o del progetto
in due
tronconi
(prima la
realizzazione
del
collegamento
interno al
sedime tra i



due Terminal, poi il proseguo verso la linea del Sempione).
Si contesta altresì, attraverso gli opportuni riferimenti e
norme di diritto comunitario, il frazionamento di cui sopra e
di conseguenza la non valutazione cumulativa degli impatti,
anche in considerazione sia della presenza che dell'ipotesi
di inserimento di altre infrastrutture di servizio allo scalo
di Malpensa.

- La VIA è illegittima per la mancata valutazione dell'opzione zero.

La valutazione dell'opzione zero è un caposaldo della
normativa comunitaria in materia di VIA e deve ricevere
l'adeguata attenzione nello SIA con dati oggettivi e
valutabili.

Lo Studio presentato da Ferrovienord non contiene
l'illustrazione dello scenario "zero" (non fare l'opera), e il
motivo della sua non considerazione.

- Ipotesi conflitto d'interessi.

In sintesi, Regione Lombardia, azionista di riferimento di FNM Group e quindi in grado di controllare il proponente l'opera (Ferrovienord), ha ricoperto all'interno della procedura di VIA il triplice ruolo di promotore/autorità competente/procedente.

Di conseguenza si chiede una verifica rispetto al diritto comunitario, richiamando la procedura di infrazione aperta dall'Ue lo scorso febbraio che tratta appunto della separazione di competenze (conflitto d'interesse) quando le autorità preposte all'assolvimento dei compiti derivanti dalla direttiva 2011/92/UE sulla VIA si cumulano in un unico Ente.

- Obiezioni sulla procedura e difetto di istruttoria

Si contesta la decisione finale che ha volutamente omesso di entrare nel merito del quadro progettuale, programmatico, incidenza paesaggistica e degli impatti ambientali.

Si è valutato il progetto ma non adeguatamente il territorio in cui questo verrebbe calato. L'evidenza di quanto sopra è data da una nutrita serie di prescrizioni che il proponente dovrà ottemperare il sede esecutiva che testimoniano la presenza di criticità progettuali non risolte preventivamente.

- Come sono state esaminate e valutate le osservazioni del pubblico presentate?

Nel ricorso si segnala come la procedura ha omesso di scrutinare le osservazioni presentate.

Questo aspetto, che ha mortificato il processo di partecipazione del pubblico, meriterà una riflessione più approfondita prossimamente.

- In conclusione, si segnala nel dispositivo finale la richiesta al TAR di disporre una verifica, anche attraverso il ricorso ad un consulente tecnico d'ufficio (CTU) affinché valuti la congruità della procedura in ordine ai profili ambientali e paesaggistici.