

Come potrà crescere il cargo di Malpensa: l'alternativa considerata valida a Roma

Pubblicato: Giovedì 15 Giugno 2023



Pochi giorni fa il Ministero dell'Ambiente ha dato il via libera al Masterplan Malpensa, ma senza espansione dello scalo oltre gli attuali confini.

La bocciatura dell'ampliamento della cargo city all'esterno delle reti aeroportuali di oggi ha suscitato **reazioni opposte**: da un lato **gli ambientalisti, una parte della politica e dei Comuni** hanno esultato di fronte alla cancellazione del progetto che sacrificava 44 ettari di brughiera. Dall'altro **il mondo economico** e una parte (anche trasversale) della politica che hanno espresso profonda delusione e contestano la scelta fatta a Roma: «È un'occasione persa di cui pagheremo i danni per anni».

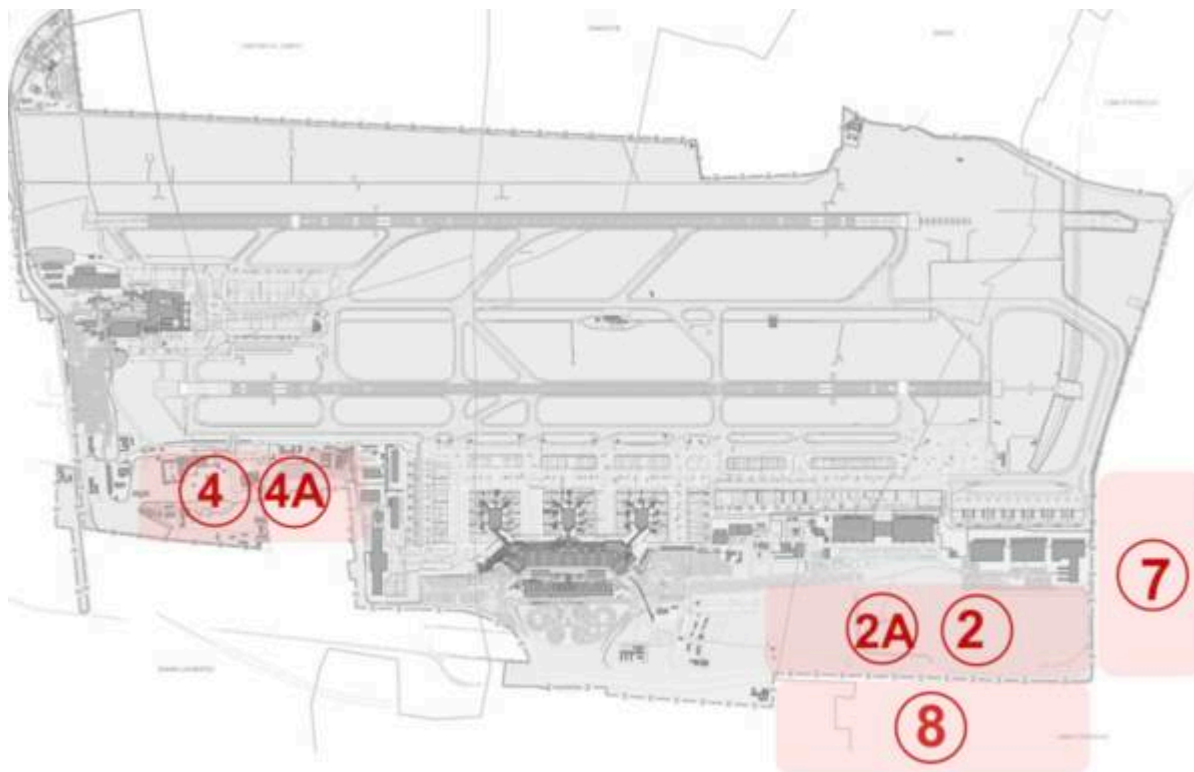
Il Ministero ha decretato il via libera a tutto il resto del Masterplan, che comprende **diversi interventi di potenziamento dell'aeroporto**, dai terminal alle strutture tecniche.

Ma **sullo sviluppo del cargo cosa prevede?** Il parere del Ministero (o meglio: della Commissione di Valutazione d'Impatto Ambientale incaricata di esaminare il Masterplan) boccia appunto lo scenario di espansione, ma contiene anche **indicazioni sulla previsione di crescita dentro al perimetro dell'attuale aeroporto**.

Come? "Dovrà essere percorsa e sviluppata una differente alternativa [...], non insistente sulle aree a brughiera c.d. del Gaggio o di Tornavento". E il **parere del Ministero indica come previsione più**

adatta quella che riguarda aree “più aderenti all’attuale perimetro aeroportuale, quali quelle denominate **2 e 2a, sviluppandone il progetto esecutivo**”.

In sostanza il parere del Ministero riprende **una proposta che era già stata avanzata anche dai sindaci del territorio** (quelli riuniti nel “Cuv”, il consorzio di nove Comuni più vicini a Malpensa), che appunto avevano indicato due proposte alternative considerate – sulla base delle loro analisi – valide: la 2 (con la variante 2a) e la 4.



Il quadro delle diverse Alternative esaminate. La 7 è quella – proposta e bocciata – che prevedeva l’espansione dell’aeroporto. La 2 e 2a sono quelle che il parere della Commissione VIA indica come migliori

La Alternativa 4 in realtà viene bocciata dalla Commissione VIA per una ragione chiara subentrata nel frattempo: quella alternativa insisteva nell’area della vecchia Cascina Malpensa e **la Soprintendenza ai Beni Culturali ha nel frattempo messo il vincolo sul complesso della cascina**, edificio agricolo che ospitò i reparti militari delle prime sperimentazioni aviatoria nella brughiera della Malpensa, ancora prima della Grande Guerra. ?In sintesi: quella cascina non si può abbattere e quindi lì non si possono costruire capannoni e piazzali per le mesi che arrivano o partono per via aerea.

L’altra alternativa sostenuta dai sindaci del Cuv (ma anche dalle altre voci contrarie al progetto sulla brughiera del Gaggio) era quella che era appunto indicata come Alternativa 2, con la variante 2a.

Queste **due alternative prevedono di utilizzare un’ampia area che oggi è inutilizzata** e si presenta verde ma con caratteristiche degradate (con scavi, resti di vecchi piazzali asfaltati e simili). È sostanzialmente l’area che è attraversata dalla bretella che dalla uscita Cargo City della superstrada 336 porta – appunto – a Cargo City.



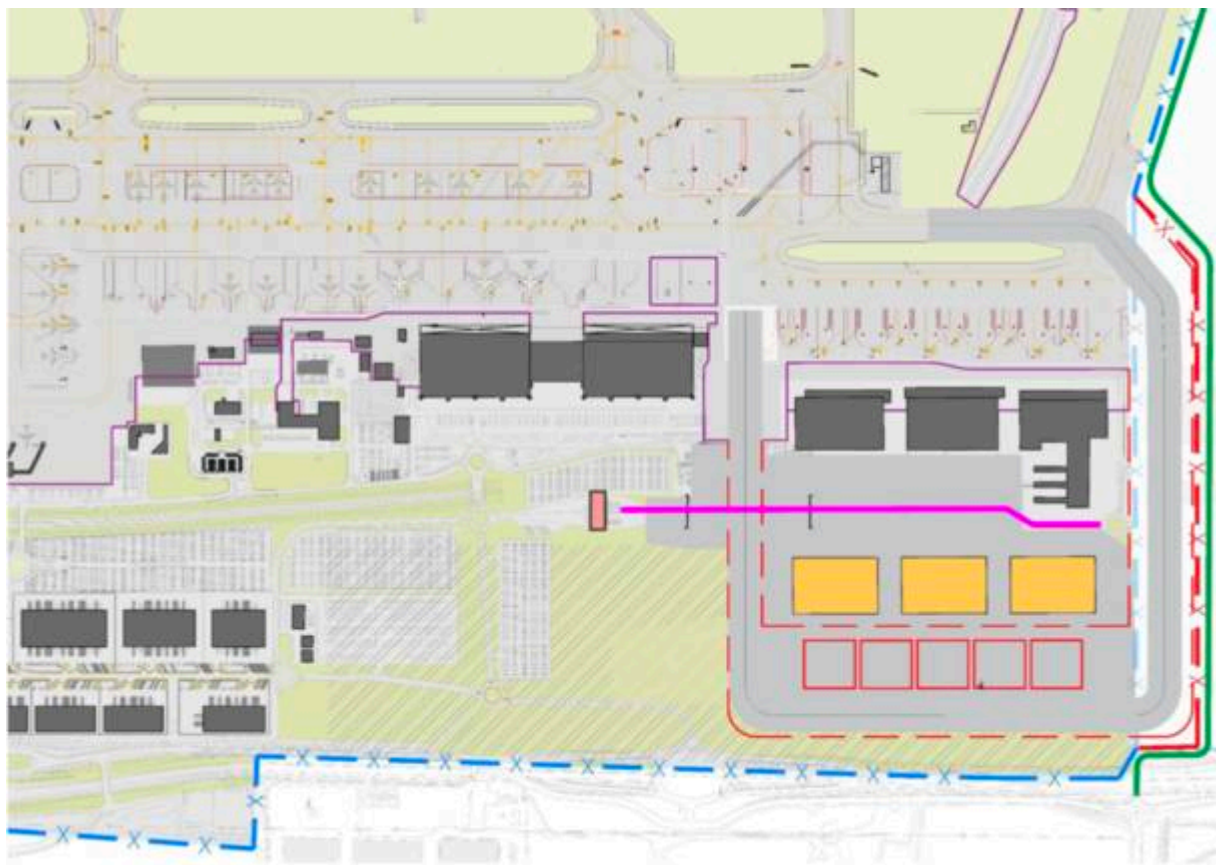
L'area dell'espansione vista da satellite oggi: è l'area verde e di scavi compresa tra la superstrada e i piazzali esistenti

Perché la “Alternativa 2?non era considerata valida dai proponenti

Perché non andava bene quella soluzione?

Secondo la società di gestione Sea e l'Enac (l'ente nazionale aviazione, che è formalmente il proponente del Masterplan) la soluzione richiederebbe “la realizzazione di **forme di collegamento abbastanza complesse** con le esistenti infrastrutture di volo, che si verrebbero a trovare al di là degli attuali edifici cargo, e va ad interessare **l'unica area che garantisce** nel lungo termine e come specificamente indicato nel ‘Piano Nazionale degli Aeroporti’ [...] **un potenziamento delle infrastrutture di volo** e che quindi era stato ritenuto opportuno mantenere libera da nuovi insediamenti”.

In sostanza dunque per due motivi: da un lato per ragioni di sicurezza legate ai movimenti di aerei e mezzi e dall'altro perché i magazzini del cargo insisterebbero sulla stessa aerea dove si prevedeva di realizzare la terza pista (“potenziamento delle infrastrutture di volo”), progetto accantonato in questo Masterplan ma che non è mai stato tolto dalle prospettive di sviluppo di Malpensa.



L'ipotetica struttura dell'espansione su area 2

Perché il Ministero dice che è un'alternativa possibile per sviluppare il cargo di Malpensa

Se la proposta del Masterplan escludeva le Alternative 2 e 2A, **il parere del Ministero le rimette invece in campo**, indicandole anzi come via di sviluppo preferenziale.

Sul piano della **sicurezza**, la Commissione VIA (a pagina 214) riprende tra l'altro il parere della Provincia di Varese, che – pur firmando l'accordo che ha coinvolto anche Regione e Comuni del Cuv – aveva a sua volta ripreso analisi di sicurezza aeroportuale che indicava possibili elementi di rischio “tollerabili”, ma **nessuno rischio “non tollerabile”** (attenzione: negli aeroporti gli standard di valutazione sono altissimi, si valutano eventualità statistiche sulla base di dati di anni e normative molto stringenti, europee e dell'ICAO, la organizzazione mondiale dell'aviazione).

Viene anche valutato come **“non incompatibile” l'insediamento in quell'area del Centro Servizi per l'Autotrasporto (Pass4Core)** a servizio di Cargo City, un altro progetto che è già previsto e che appunto può coesistere.

La Commissione ministeriale poi sottolinea che il Cargo si può fare qui per un'altra ragione: perché l'area non verrebbe mantenuta libera per la terza pista, ma verrebbe comunque occupata in parte – nei piani attuali – da un campo fotovoltaico, con distese di pannelli solari per aumentare le quote di energia pulita a servizio dell'aeroporto.

Infine **un ultimo motivo: una parte di quella stessa area verde** – indicata da Enac come possibile espansione per le attività di volo (vale a dire la terza pista) – **era stata anche inserita nell'accordo che coinvolgeva Regione, Comuni e Provincia**: era l'area da 14 ettari da “rinaturalizzare” che veniva messa a disposizione come “risarcimento” per la perdita di 44 ettari di brughiera.

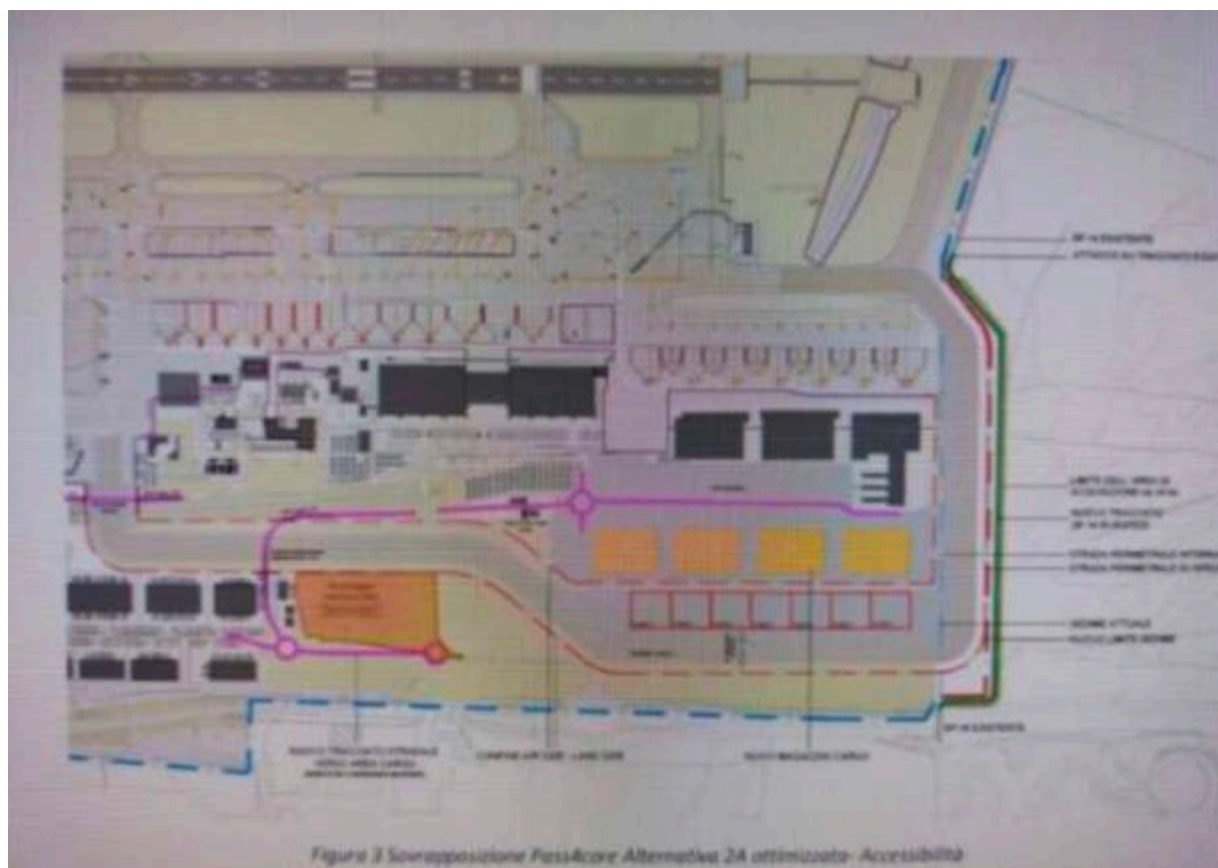
Sono questi gli elementi che **fanno dire alla Commissione che le alternative 2 e 2A siano più**

compatibili sotto il profilo ambientale. Curiosamente, molte delle argomentazioni a sostegno vengono dall'accurato parere presentato dalla Provincia di Varese, i cui vertici politici poi nei giorni scorsi hanno contestato la posizione espressa dal Ministero (qui l'intervento del presidente Magrini).

È pur vero che la Provincia alla fine aveva sottoscritto l'accordo in Regione (che accettava a malincuore il sacrificio della brughiera), ma i documenti presentati portavano evidentemente elementi di analisi tecnica convincenti contro l'espansione.

Sviluppo e ambiente da tenere insieme

In sintesi: **il Ministero ritiene che l'espansione della Cargo City sia possibile nell'area interna all'attuale scalo di Malpensa**, con quattro nuovi capannoni, nuova viabilità e anche con il nuovo Centro Autoservizi, ma sempre dentro le reti aeroportuali e usando un'area che è ambientalmente di scarso pregio e in parte degradata, a differenza della brughiera del Gaggio che era un ambiente unico (a sostegno, anche se qui non abbiamo citato, ci sono molti pareri, compreso quello del Parco del Ticino, che si è sempre opposto all'espansione su brughiera).



Una delle ipotesi di adeguamento dell'accesso a cargo city contenute nel parere della Commissione VIA

Sul piano della viabilità vengono suggerite anche soluzioni alternative (un diverso sottopasso) per migliorare la convivenza tra le diverse funzioni.

Naturalmente va ricordato che il parere della Commissione VIA – che si occupa di ambiente – non entra nel dettaglio dal punto di vista tecnico e operativo, se non là dove rinvia a ulteriori documenti acquisiti attraverso le osservazioni e contro-osservazioni.

Roberto Morandi

roberto.morandi@varesenews.it

