

Davvero Malpensa rinuncia alla terza pista?

Pubblicato: Lunedì 30 Maggio 2022



L'ipotesi di una ridefinizione del sedime – uno scambio di aree tra aeroporto e territorio – metterà **la parola Fine al progetto di una terza pista per lo scalo di Milano Malpensa?** Facciamo un passo indietro: della questione si parla da quando – due settimane fa – è apparsa per la prima volta **l'idea della “supercompensazione” per il Masterplan 2035.**

In sostanza: come compensazione per i 44 ettari (oggi) di brughiera che finirebbero dentro le reti aeroportuali ed edificati, Enac cederebbe trenta ettari di aree oggi inaccessibili ma a verde.

Nello specifico si tratterebbe di due aree, una a bosco su via Molinelli più verso gli abitati di Ferno e Lonate Pozzolo, la seconda – **quella più ampia – a Sud dell'attuale Cargo City**, una zona che è stata disboscata in passato, inclusa nelle aree di sviluppo aeroportuale ma poi non utilizzata.

«Di quest'area la porzione a Nord, più degradata, verrebbe utilizzata per realizzare la centrale di cogenerazione dell'aeroporto. Mentre la porzione più a Sud verrebbe ceduta e potrebbe essere resa nuovamente fruibile» aveva spiegato il sindaco di Somma Lombardo Stefano Bellaria.

La supercompensazione “esclude la terza pista”

E la terza pista? C'entra perché proprio questa **porzione più meridionale del sedime era un'area individuata anche come di sviluppo per realizzare la terza runway** di Malpensa, ipotizzata da venti e più anni con espansione ulteriore verso Sud a ridosso della valle del Ticino e sulla cosiddetta “area del Gaggio” (foto di apertura: cartografia del Masterplan di dieci anni fa).



La zona A nella grafica è destinata in parte a centrale di cogenerazione, in parte ad essere ceduta, fuori sedime, nell'ambito della “supercompensazione”

L'ipotesi di terza pista è stata poi superata o forse è solo “pendente”. E allora **nella logica dei sindaci**, la doppia manovra – centrale di cogenerazione e cessione di aree oggi dentro al sedime – costituirebbe **un passo avanti per tracciare una linea netta:** «Sea sarebbe disponibile a retrocedere quelle aree e, in particolare **per le aree a Sud-Ovest, implicitamente questo esclude la terza pista in futuro**» aveva spiegato Bellaria.



L'area Sud-Ovest (A nelle nostre elaborazioni grafiche) come si presenta oggi: qui la porzione più vicina a Cargo City, con alberi ma anche con tracce di precedente urbanizzazione aeroportuale

L'ipotesi di supercompensazione aveva **messo in allarme comitati e associazioni ambientaliste**, che hanno sottolineato come la brughiera che verrebbe sacrificata sarebbe comunque un ambiente «non replicabile», come l'ha definito il Parco del Ticino (che ha abbandonato il tavolo in Regione).

Di fronte a queste perplessità **Dimitri Cassani**, presidente di turno del Cuv e sindaco di Casorate, ha ribadito ancora in una intervista al quotidiano La Prealpina che per i sindaci l'esclusione dell'ipotesi di terza pista resta un elemento importante: «L'impegno di Sea nel costruire una centrale [...] che sarà fatta sorgere **nella zona un tempo indicata come terza pista di Malpensa, significa che quel progetto non verrà più preso in considerazione**». Più in generale Cassani difende il tentativo di trovare compensazioni più ampie, a fronte della volontà di Enac e Sea di proseguire dritti sull'ampliamento del sedime verso Sud, verso la brughiera del Gaggio.

Viva Via Gaggio: “Esistono documenti scritti e vincolanti?”

Diversa l'opinione delle voci ambientaliste: «Rispetto agli impegni di SEA sottolineiamo prima di tutto che a quanto ci risulta si tratta di impegni presi solo a voce. **Non si può credere a qualsiasi cosa ci venga propinata**», scrive il **comitato Viva Via Gaggio**, nato quindici anni fa quando l'idea della terza pista era nero su bianco dentro al masterplan di allora.

Per Viva Via Gaggio le dichiarazioni di oggi non sono una garanzia: «**Esiste qualche documento scritto e giuridicamente vincolante per SEA dove si dice che rinuncerà alla Terza Pista?**» **si domandano gli ambientalisti**. Che ricordano anche come «era stata la stessa Commissione Nazionale Via/Vas a porre l'attenzione sull'assoluta inefficacia degli interventi proposti da Sea» e riproposti ora nel Master Plan 2035.

Di sicuro l'ipotesi di “supercompensazione” sta facendo discutere e alimentando il dibattito sul Masterplan, in questa fase finale di un confronto aperto da tempo e su cui le distanze (tra aeroporto e territorio) si sono solo parzialmente ridotte.

Roberto Morandi

roberto.morandi@varesenews.it