

Masterplan Malpensa 2035: “Cargo city: la distruzione del territorio può essere evitata”

Pubblicato: Venerdì 1 Luglio 2022



“Nel Parco del Ticino c’è un’area di straordinaria importanza sotto il profilo ambientale, non riproducibile, non replicabile, di fatto non compensabile per l’insieme delle caratteristiche dell’habitat. Solo su quest’area, le brughiere di Gaggio e Tornavento a Lonate Pozzolo, si è concentrata **la proposta di ampliamento dell’area Cargo City nell’ambito del Masterplan Malpensa 2035**, nonostante all’interno del sedime aeroportuale ci siano altre notevoli possibilità di sviluppo, peraltro andandosi ad incuneare nell’habitat in modo da tale da compromettere indirettamente una superficie maggiore”, spiega il Parco del Ticino e continua.

“Il Parco del Ticino ha più volte ribadito la necessità di modificare l’approccio progettuale, ad oggi impostato sull’opzione più facile e più comoda sotto il profilo aeroportuale, ma non certo l’unica possibile. **Il Parco non ha partecipato al protocollo di intesa promosso da Regione Lombardia proprio per questa ragione**, perché non può essere accettabile per questo Ente un così importante consumo di suolo ed il sacrificio di 44 ettari di un’area con queste caratteristiche, che andrebbe ad aumentare il già significativo impatto di questa infrastruttura a livello di inquinamento acustico, luminoso e sulla qualità dell’aria.

Nei giorni scorsi si è svolto **un incontro tecnico tra Sea, Enac ed il Parco, assistito da uno studio di ingegneria specializzato in progettazione aeroportuale**. Da tale confronto è emerso chiaramente che l’alternativa 7, proposta da Sea e Enac, risulta quella di più semplice attuazione sotto il profilo tecnico, ma che non tiene in debito conto tutta una serie di aspetti ambientali. Ma l’alternativa n.7 “non è l’unica soluzione percorribile”. **Ci sono invece alternative assolutamente praticabili tra quelle proposte da SEA nel Masterplan Malpensa 2035.**

Ad esempio, quelle denominate 2 e 2A – sulle quali il Parco del Ticino da tempo chiede di concentrarsi – presenterebbero solo alcuni piccoli aspetti d’ ‘attenzione’ sul piano tecnico, assolutamente risolvibili a livello progettuale e gestionale. Per banalizzare se vi fosse una montagna o una collina in quell’area, l’intervento dovrebbe necessariamente essere ripensato in favore delle alternative 2 e 2A. Diversamente che senso avrebbe avuto inserirle quali alternative nel Masterplan stesso? Queste alternative comportano profili di rischio gestionale assolutamente normali a livello aeroportuale, gestite nella stragrande maggioranza degli aeroporti italiani e del resto del mondo. Come accade ad esempio allo scalo di Boston – che ha un volume di traffico pari a circa 42 milioni di passeggeri annui, decisamente più di Malpensa – dove ci sono addirittura le piste che si incrociano tra loro, in adiacenza peninsulare con l’oceano atlantico e con il porto di Boston, dove le rotte delle navi rappresentano ostacoli mobili per i piani di atterraggio e decollo delle piste, che vengono coordinate puntualmente da torre di controllo e Autorità portuale (criticità rilevanti in tema Safety!). Il tutto viene gestito quotidianamente attraverso una serie di corrette procedure di safety.

Ancora più rilevante l’esempio dell’aeroporto internazionale Hartfield-Jackson di Atlanta, con un traffico annuale di passeggeri di poco sotto i 104 Milioni, completamente circondato da arterie viarie di impressionante portata di traffico e tessuto antropizzato perimetralmente, che gestisce delle complessità vincolistiche similari a quelle di Malpensa ma moltiplicate con fattori di scala superiori di 10 volte, senza subirne il minimo deficit dal punto di vista gestionale.

Nella redazione di un Masterplan, le eventuali criticità safety non rivestono una importanza pari alle altre problematiche che devono essere affrontate in questo livello di progettazione, proprio perché la safety consente di adottare, “adattandosi”, procedure differenti per circostanze differenti per garantire la gestione della riduzione dei rischi di incidente, proprio perché gli aeroporti hanno layout e problematiche tutte differenti tra loro. Per tale ragione la safety è un sistema di procedure e best practices che si applicano a valle della realizzazione delle opere per la loro corretta gestione. Non si comprende la ragione per la quale, tecnicamente, si pone la safety ad un livello prioritario rispetto ad altri temi ai quali si deve dare risposta, tra questi sicuramente gli aspetti ambientali, peraltro in un momento storico nel quale il tema ambiente-clima è sicuramente più importante rispetto a moltissimi altri aspetti.

Se ci si ostinasse nel voler consumare suolo pregiato, un habitat dal valore ambientale che non sarebbe mai più ricostituibile, sarebbe davvero un’occasione persa verso le affermazioni di sostenibilità e transizione ecologica su cui si concentra l’attenzione di tutti ma che, alla luce di quanto sta accadendo, resterebbero solo belle parole se la brughiera venisse trasformata. I cambiamenti climatici non sono un evento scaturito dal nulla, ma sono semplicemente la conseguenza di azioni come questa non correttamente impostate che, in nome del profitto ad ogni costo, hanno trascurato e sottovalutato le esigenze del pianeta. **Le infrastrutture pubbliche, a nostro avviso, non possono assolutamente non tenere conto dell’esigenza di evitare nuovi e ulteriori impatti sugli habitat ad altissima valenza naturalistica**, soprattutto quando esistono alternative assolutamente percorribili: come nel caso del Masterplan Malpensa 2035?.

[Redazione VareseNews](#)

redazione@varesenews.it