

MalpensaNews

Fuga in avanti, barricate e diplomazia: i tre fronti del cargo di Milano Malpensa

Roberto Morandi · Tuesday, January 16th, 2024

La fuga in avanti del governo da un lato, le barricate (anche sul piano legale) dei comitati e delle associazioni ambientaliste, **una iniziativa “diplomata” più lontana dai riflettori**. Sono i tre diversi percorsi in atto sul destino dell’espansione del cargo di Malpensa, una vicenda aperta ormai da tre anni almeno e su cui attori economici, pezzi di territorio, partiti politici sostengono proposte diverse.

Il punto di partenza è la **proposta fatta da Sea ed Enac** nell’ambito del “**Masterplan 2035?**”, il piano di potenziamento dell’aeroporto che prevede diversi interventi dentro il sedime (l’area recintata, per dirla in termini semplici) dello scalo, ma anche una espansione sul lato Sud dello scalo, per ospitare appunto nuovi magazzini destinati alle merci, ampliamento le attuali strutture di Cargo City, nell’area Sud-Ovest dell’aeroporto.

Nella primavera 2023 la **Commissione di Valutazione d’Impatto Ambientale del Ministero dell’Ambiente** ha dato il **via libera al Masterplan**, ma ha “**stoppato**” l’ampliamento dell’aeroporto **oltre gli attuali confini**, prevista su aree di brughiera e contrastata da un vasto fronte che comprende associazioni, Parco del Ticino, alcuni Comuni (ma non quelli del Varesotto immediatamente a ridosso dello scalo, che hanno firmato un accordo con la mediazione di Regione).

Un pronunciamento – quello della Commissione del Ministero – che ha **suscitato vive proteste del tessuto imprenditoriale lombardo e soprattutto del Varesotto**, a partire dall’Unione Industriali che considera necessaria l’espansione per rispondere alle prospettive di crescita immaginate per le merci aeree. Il fronte favorevole all’ampliamento non considera valida infatti l’alternativo **sviluppo dei magazzini merci dentro al sedime aeroportuale, soluzione che invece il Ministero valutava come possibile**, sulla scorta dello studio alternativo commissionato dal Parco del Ticino.



I terreni residuali vicino a Cargo City, su cui il Ministero valutava un possibile ampliamento del cargo. Un'area con alberi ma anche con tracce di precedente urbanizzazione aeroportuale, aree pavimentate e zone di cava

Il “Decreto Aria” prende di petto la bocciatura della cargo city

Al mondo economico ha risposto una proposta della Lega, che ha immaginato (di concerto con il ministro di riferimento, Giancarlo Giorgetti) **una norma *ad hoc* per bypassare la bocciatura** fatta dalla struttura del Ministero dell’Ambiente. Il “decreto Aria” è stato approvato e poi convertito in Legge nell’autunno 2023 e in un articolo prevede l’impegno a “**una nuova valutazione delle determinazioni già adottate**, ponderandole alla luce del riconoscimento del carattere strategico e di preminente interesse nazionale”.



Il render della espansione prevista dal Masterplan 2035

Ora il punto è: come si fa a rivedere un provvedimento già adottato?

A distanza di due mesi il governo pare ancora in bilico tra due diverse soluzioni: «**una semplice revoca della prescrizione relativa all’espansione cargo oppure la revoca e contemporanea rivalutazione della prescrizione**», ha spiegato alla Camera il sottosegretario di Stato alla presidenza del Consiglio dei ministri Matilde Siracusano (Forza Italia), rispondendo ad un’interrogazione alla Camera presentata dalla deputata di Europa Verde Eleonora Evi, una delle voci più attive (sul piano politico) del fronte contrario all’ampliamento.

Il provvedimento in ogni caso dovrebbe passare comunque dalla Commissione tecnica Via «e per quanto di competenza al ministero della Cultura», ha sottolineato Siracusano (il ministero della Cultura c’entra perché dentro al perimetro aeroportuale c’è anche un bene vincolato, la originale Cascina Malpensa, dove iniziò la storia aeronautica della zona).

Dalla brughiera a Bruxelles: le mosse del fronte contrario

La risposta del governo è interessante perché conferma l’intenzione di intervenire sul provvedimento tecnico della Commissione Via, con revoca totale o parziale rivalutazione. Una strada che si muoverebbe su un crinale infido, a fronte della normativa europea.

La questione era già stata sollevata in sede di dibattito parlamentare sul Decreto Aria. Ma soprattutto sul caso specifico c’è già un primissimo pronunciamento da parte della Commissione Europea, che aveva risposto ad uno specifico quesito presentato dalla eurodeputata Cinque Stelle Maria Angela Danzi.

Nella sua risposta a quel quesito il commissario all’ambiente **Virginijus Sinkevičius** chiariva che “la direttiva VIA non prevede alcuna norma specifica per i progetti di preminente interesse

nazionale” evocato dal Decreto italiano. “Di conseguenza, **qualora la valutazione d’impatto ambientale pubblicata l’8 giugno 2023 fosse superata e venisse avviata una nuova procedura**, quest’ultima dovrà rispettare le disposizioni della **direttiva VIA e valutare nuovamente l’impatto del progetto** sull’ambiente come la prima Via”.



La brughiera del Gaggio, a Sud di Malpensa

In sostanza: si deve ripartire da zero e rifare la valutazione. La norma del Decreto Aria individua una strada e “in questa fase” la Commissione non ha rilevato “alcuna violazione del diritto dell’Ue”. Il punto è come modificare la valutazione già espressa da un organismo tecnico.

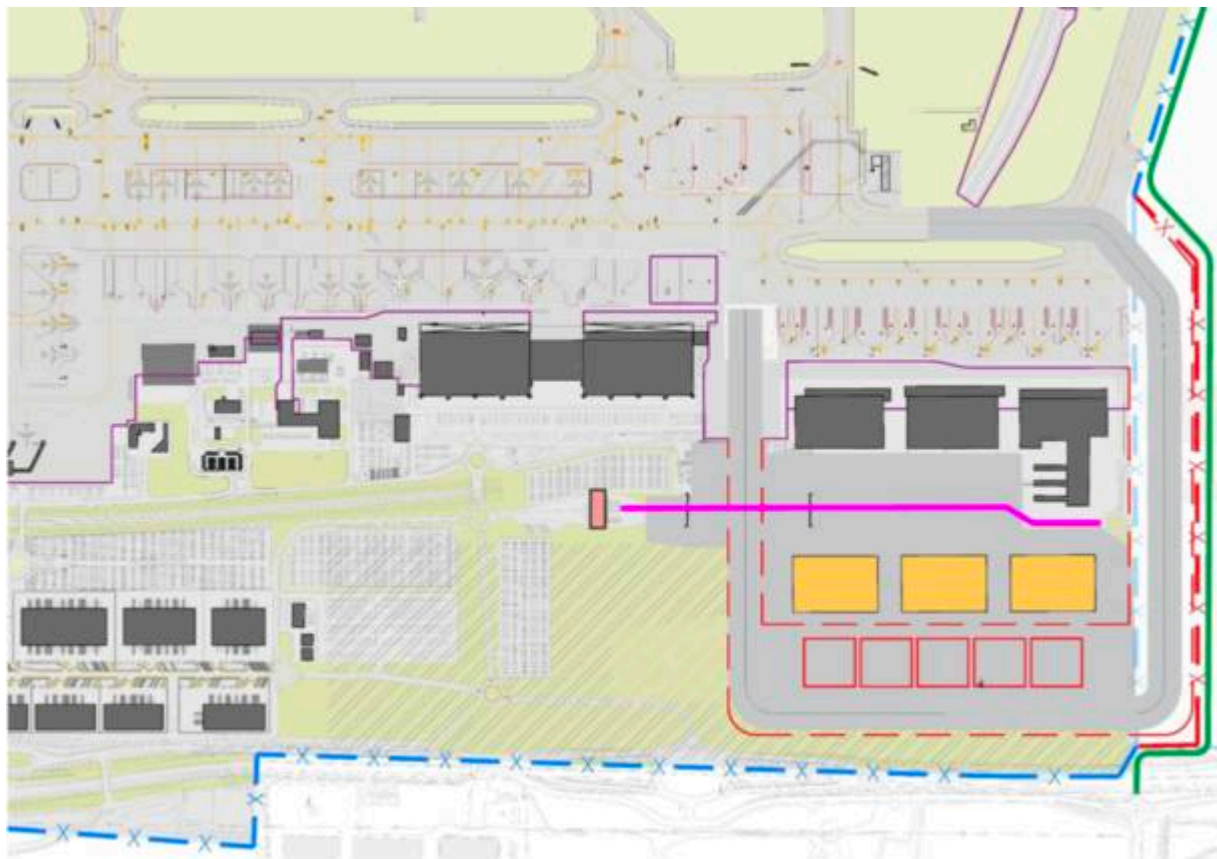
Il fronte contrario all’espansione dell’aeroporto comunque prosegue con una mobilitazione anche a livello locale, che per esempio passa da una serie di pronunciamenti a favore di [una maggiore tutela europea della brughiera](#) (attraverso lo strumento del Sic, Sito d’Interesse Comunitario). Pronunciamenti votati dai consigli comunali di diversi Comuni dell’area, sia quelli più vicini (Somma, ma anche [nella zona a Sud dello scalo, nel Milanese](#)) sia quelli appena oltre, sulle rotte di decollo degli aerei.

Le “diplomazie”

Al battagliero fronte del No non si sono associati i Comuni del Varesotto immediatamente intorno all’aeroporto, che [nel 2022 avevano concluso un accordo con Regione, Sea ed Enac](#): accettavano – più o meno a malincuore – il sacrificio della brughiera, ma in cambio di una serie di investimenti sul territorio e anche dell’idea di una attuazione “per step” del progetto, solo se realmente necessario.

La posizione dei Comuni varesotti (nove, riuniti nel Cuv, Consorzio Urbanistico Volontario di

Malpensa) era stata contestata, anche con durezza, dal fronte di associazioni e comitati. I sindaci del Cuv si erano mossi con l'idea pragmatica che si dovesse ottenere una contropartita, ma anche che si dovesse mostrare la disponibilità a raggiungere una mediazione, che del resto loro stessi avevano proposto, con **opzioni alternative di sviluppo dentro agli attuali confini dello scalo**.



Una delle ipotesi considerata valida dai sindaci e poi recuperata anche dalla Commissione Via del Ministero

Ipotesi bocciate, ma poi (inaspettatamente?) resuscitate dalla stessa Commissione Via. Ecco dunque che da questo punto di vista si è aperto uno spiraglio “diplomatico” per la **ricerca di un nuovo punto di equilibrio**. Che potrebbe fare da base ad una proposta di intervento diversa da quella del Masterplan 2035.

«**Le diplomazie sono al lavoro**» ha detto, con sintesi un po’ sibillina, il sindaco di Somma Lombardo **Stefano Bellaria**, che nel tempo ha fatto da riferimento per i primi cittadini della zona, sul tema Malpensa (Somma Lombardo, al cui territorio appartiene la storica cascina Malpensa e il terminal 2, è il Comune che da più tempo è interessato dall’aeroporto). La linea “tattica” punterebbe a recuperare – su una ipotesi alternativa – anche il Parco del Ticino e i Comuni del Milanese. Per trovare un punto di incontro tra sviluppo e ambiente.

E anche per evitare il rischio di arenarsi per anni nelle secche delle norme europee.

This entry was posted on Tuesday, January 16th, 2024 at 4:27 pm and is filed under [Aeroporto, Milanese, Varesotto](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.

