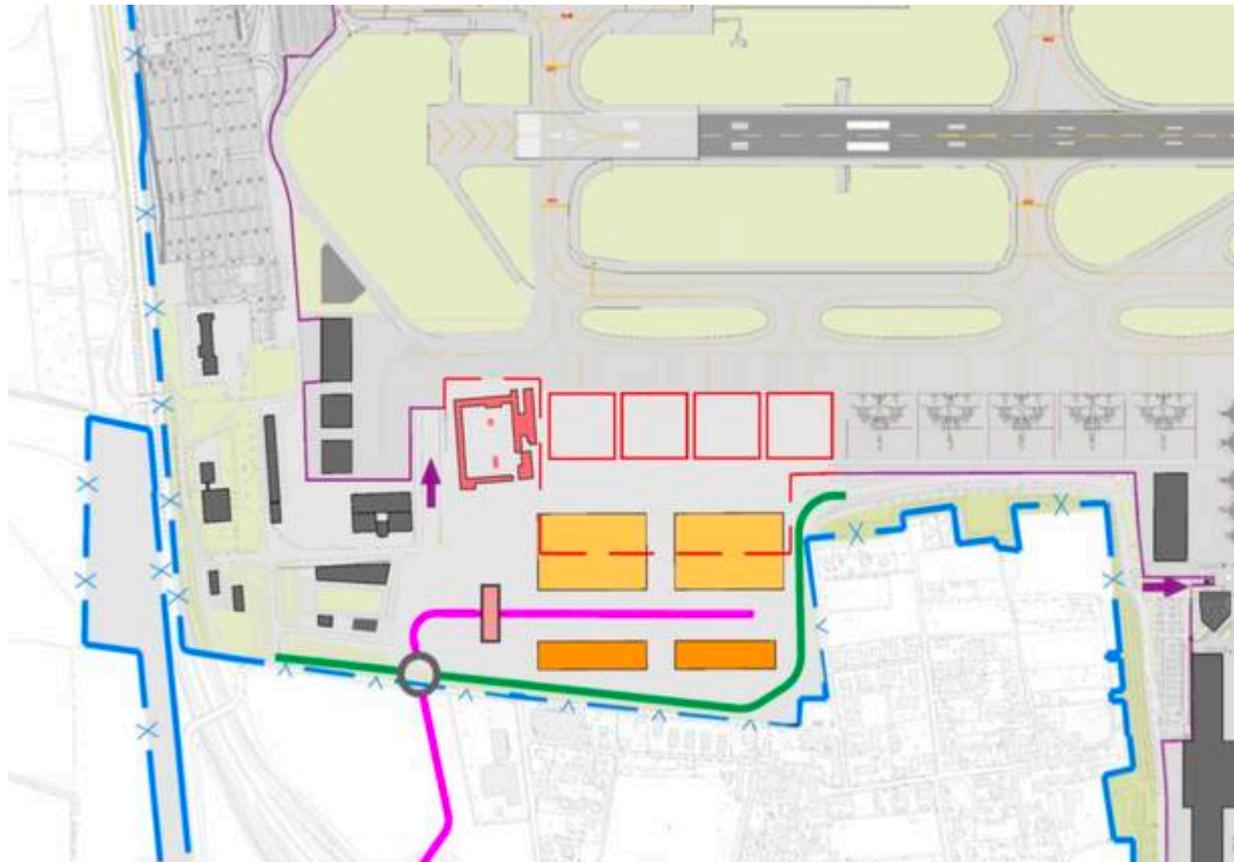


## VareseNews

### Il cargo a Milano Malpensa? “Può crescere senza sacrificare territorio”

**Pubblicato:** Venerdì 11 Febbraio 2022



**Il cargo di Malpensa? Può crescere usando aree interne all’attuale scalo**, senza sacrificare bosco e brughiera.

È la contro-proposta di sviluppo a cui lavorano **i sindaci della zona dell’aeroporto**. Convinti che si possa conciliare lo sviluppo (anche a fronte del boom locale del cargo) con la tutela del territorio: «Abbiamo proposto **la realizzazione all’interno esclusivamente all’interno del sedime, senza erodere territorio di brughiera**», dice Dimitri Cassani, sindaco di Casorate Sempione, presidente di turno del Cuv, il Consorzio Urbanistico Volontario che riunisce nove Comuni che confinano direttamente con lo scalo o che sono particolarmente esposti.

I sindaci hanno portato la loro proposta nell’**ultimo incontro con Regione Lombardia**, in cui si sta cercando una **mediazione tra le previsioni contenute nell’attuale Masterplan 2035** proposto da gestore aeroportuale Sea e **la posizione del territorio** (oltre ai sindaci della zona, critico è anche il **Parco del Ticino**, espressione di tre Province e una cinquantina di Comuni).

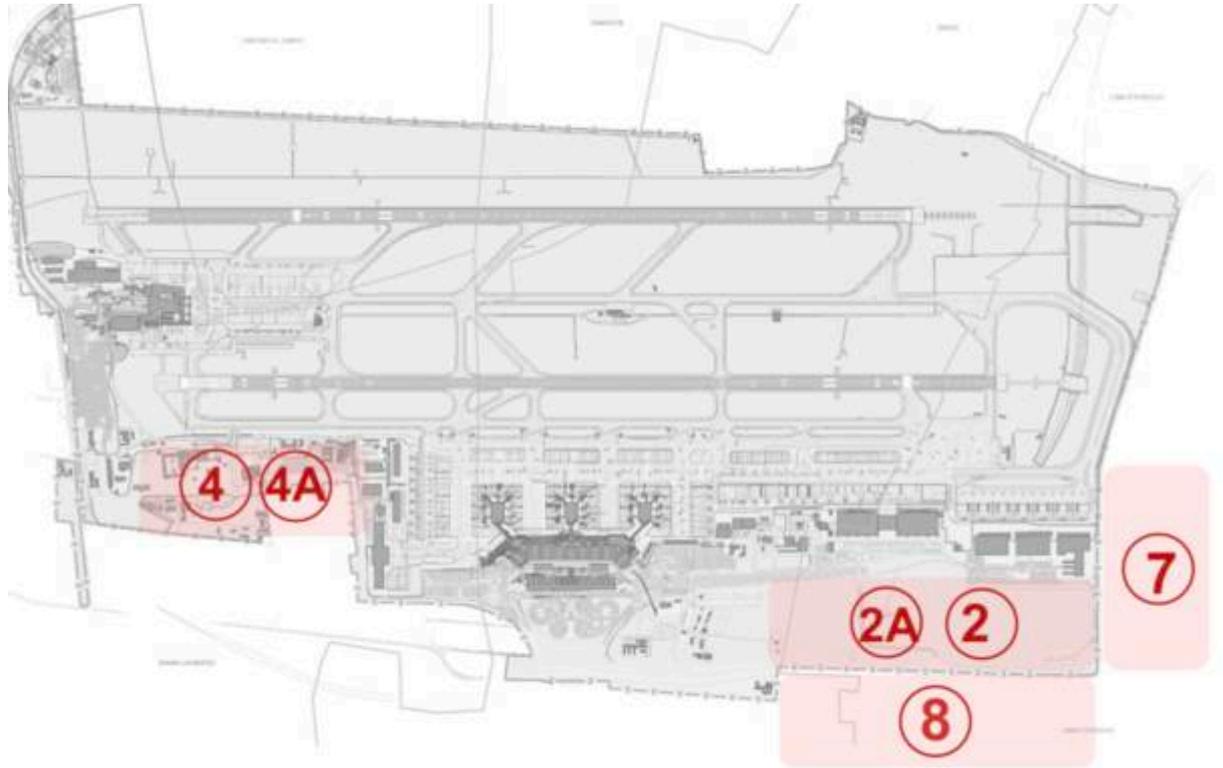
«Abbiamo condensato le nostre richieste e proposte in un paio di pagine di riassunto cercando una sintesi su punti indispensabili» continua Cassani. Nel documento compaiono altri punti, ma l’aspetto forse più interessante è quello di **una precisa proposta alternativa all’attuale previsione di una espansione del sedime** (l’area recintata) verso Sud, che intaccherebbe l’area del **Gaggio**, zona di bosco e brughiera preziosa dal punto di vista naturalistico e anche come stratificazione storica.



L'attuale previsione di espansione verso Sud, fuori dal sedime: prevede anche la deviazione di una strada provinciale su nuovo percorso

La proposta portata dai sindaci, in realtà, è doppia: «Abbiamo proposto come alternativa due aree che erano già individuati nelle nostre osservazioni: quella indicata come “scenario 2” e quella presente come “scenario 4?» dice **Stefano Bellaria, sindaco di Somma Lombardo**, il Comune in cui ricade una parte di Malpensa (la zona del Terminal 2, più o meno). Alternative che consentirebbero di evitare **l'attuale previsione, quella indicata come “scenario 7”**.

Per capire quale sia la alternativa proposta dai sindaci si deve guardare a questa immagine che riporta gli scenari:



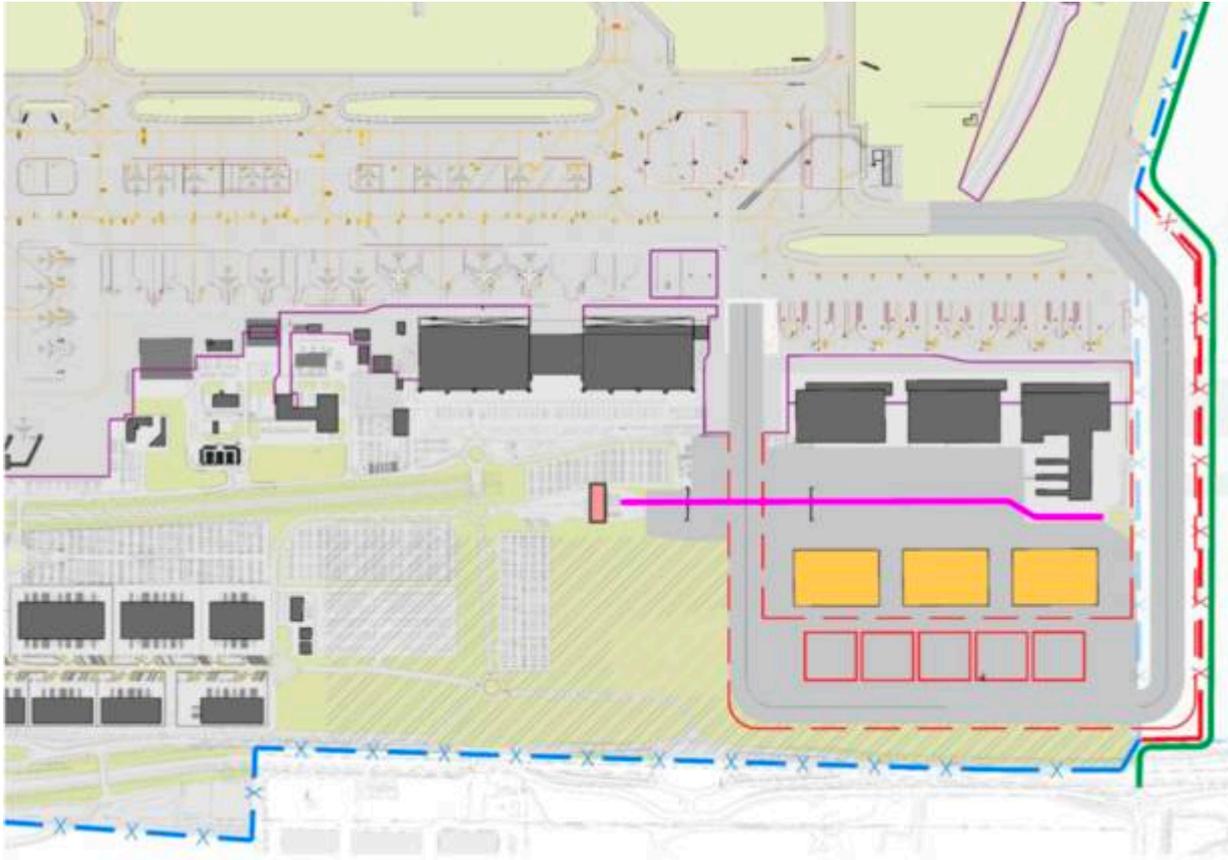
## Uno sviluppo per step di crescita

La base della **proposta dei sindaci** dell'area di Malpensa è **l'idea di una espansione progressiva delle aree dedicate alle merci**.

«Lo scenario base ipotizzato dal Masterplan prevede uno sviluppo del cargo fino a un milione di tonnellate» ragiona Bellaria. «**Partendo dalle attuali 555mila già c'è stato un incremento ad oggi fino a 650mila tonnellate**. Un incremento a cui si è sopperito riorganizzando gli spazi e razionalizzando. E allora noi diciamo: **ragioniamo per step. Perché avviare una espansione così ampia anziché rispondere all'aumento per gradi**, individuando le aree necessarie in ogni fase?». C'è anche un aspetto di scenario: oggi Malpensa vive un boom del cargo, che però è anche legato a una fase di concentrazione del traffico italiano su pochi poli, a fronte di traffico complessivo più o meno pari ai livelli pre-Covid (come [certificato dai numeri di Assoaeroporti](#)).

## Le due proposte alternative per il Cargo di Malpensa

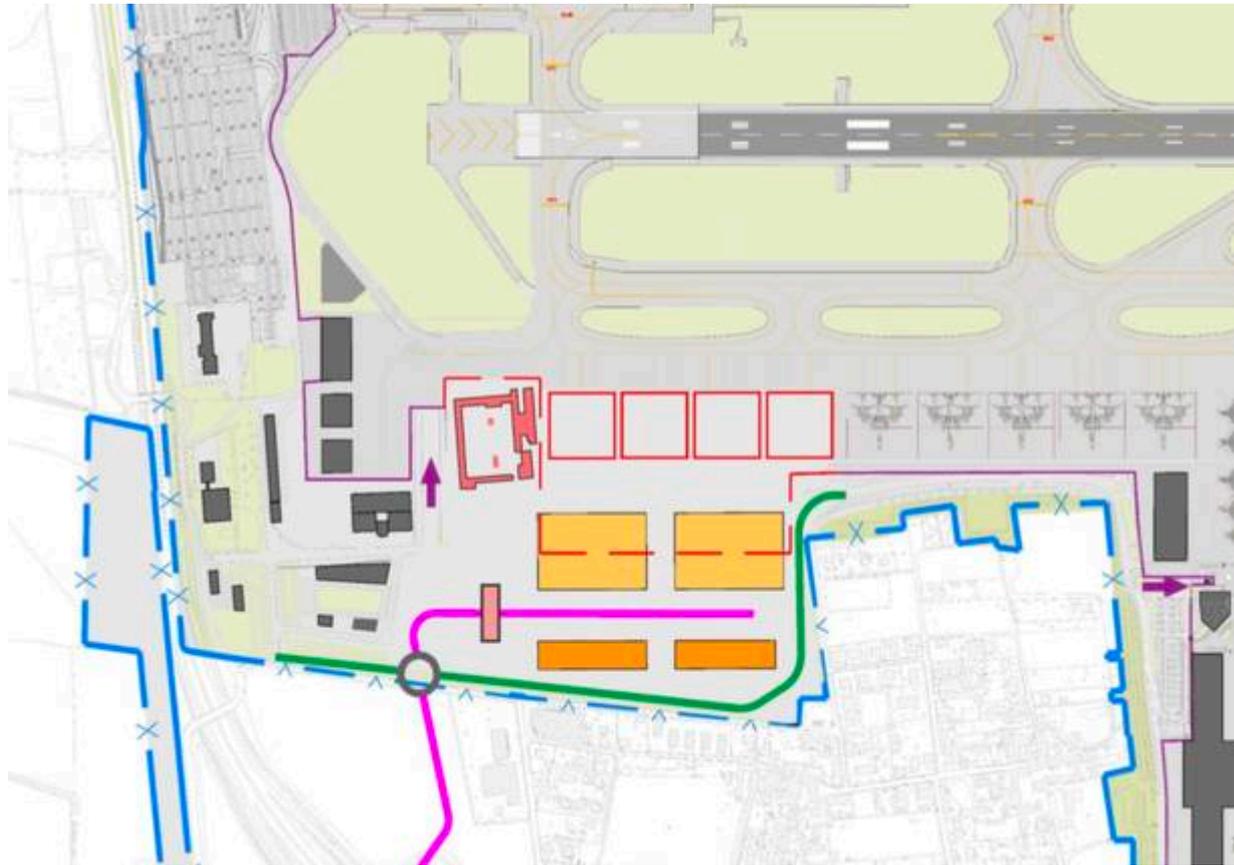
E qui torniamo alle **due diverse proposte avanzate: la prima è lo "scenario 2"**, che si concentra nella **zona Sud-Ovest dello scalo di Malpensa**, restando appunto sempre dentro all'area di sedime, vale a dire l'area recintata che già oggi è aeroporto.



Sea, nelle sue risposte alle osservazioni del territorio, aveva escluso questa zona perché considerata insufficiente a rispondere alla previsione di crescita complessiva verso il 2035. Anche se il vero ostacolo in questo caso sarebbe dato dalla “pianificazione nazionale che destinano tale area ad altre ipotesi di sviluppo di lungo termine”: è l’area destinata a ospitare parte della eventuale terza pista, per ora esclusa però dal Masterplan.

Va segnalato che su quest’area Sea ha già avviato un iter autorizzativo per il “parco camion”, che in parte confliggerebbe con l’ipotesi di espansione dei magazzini del cargo (per questa ragione un Comitato ha presentato osservazione al Ministero della Transizione Ecologica).

L’altra proposta alternativa avanzata è invece quella dello **scenario 4, «che prevede espansione sempre dentro al sedime a ridosso della frazione Case Nuove»** continua il sindaco di Casorate Sempione Cassani.



Anche in questo caso l'elemento positivo sarebbe un impatto ambientale enormemente inferiore all'attuale previsione, che vedrebbe l'aeroporto allargarsi a Sud su boschi e brughiera. Mentre qui **l'ampliamento insisterebbe su un'area già di sedime e accanto a una frazione (Case Nuove) che oggi è prevalentemente dedicata a funzioni correlate all'aeroporto.** Case Nuove non verrebbe toccata, così come non verrebbe toccata la storica Cascina Malpensa, primo nucleo dell'aeroporto: sarebbe anche una garanzia di un iter autorizzativo più agile.

La doppia proposta è **solo uno dei temi posti dai sindaci nell'ultimo incontro con Regione**, con il citato documento sintetico elaborato dai nove Comuni intorno all'aeroporto.

### **“Non siamo contro lo sviluppo di Malpensa”**

«**Non portiamo una posizione ideologica, come quella di chi dice No in ogni caso**» chiarisce il sindaco Cassani, presidente del Cuv. «Malpensa è comunque la prima azienda del territorio, ne siamo consapevoli, ed è fondamentale per lo sviluppo».

Il presidente di Univa, Roberto Grassi: “Su Malpensa basta parole”

Anche per questo **i sindaci, nell'opporsi al Masterplan attuale, rilanciano invece anche su altre opere infrastrutturali** come la Tangenziale Nord di Somma Lombardo e Arsago Seprio (“importante per collegare velocemente l'aeroporto con i caselli di Vergiate e di Besnate”), l'avvio effettivo della Variante SS341 da Gallarate-Pedemontana fino al “solo tratto compreso nel Comune di Samarate”, la Variante alla SP 28 e la Tangenziale Ovest di Gallarate (asse tra A26 di Besnate e la superstrada 336).

Sul **fronte ambientale**, viene ribadita poi la richiesta delle “opere di mitigazione e compensazione ambientale” previste nell'ormai lontano 1999, oltre alla creazione di una rete di rilevazione Arpa su

rumore e inquinamento ambientale. E ancora viene rinnovata la proposta di differenziazione delle tariffe che Sea applica alle compagnie, per incentivare il rinnovo delle flotte (una proposta su cui c'è una convergenza con la Sea).

**Roberto Morandi**

[roberto.morandi@varesenews.it](mailto:roberto.morandi@varesenews.it)