

Brughiera e Malpensa, l'idea della "supercompensazione"

Pubblicato: Giovedì 19 Maggio 2022



E adesso **nella trattativa per il Masterplan Malpensa 2035** spunta anche l'ipotesi di una "supercompensazione" Con l'aeroporto che cederebbe una parte dei terreni oggi off-limits, in compensazione appunto **di fronte all'espansione su altri**.

Al centro c'è sempre la previsione di espansione verso Sud dello scalo, con la richiesta di includere nel sedime, asfaltare ed **edificare 44 ettari di brughiera**. È il "nodo" principale che è diventato di scontro tra Enac e Sea da un lato, Comuni e Parco del Ticino dall'altro.

È ancora solo un'idea, non ancora formalizzata. «Ci è stata **prospettata la possibilità di una cessione di 30 ettari complessivi** oggi parte del sedime aeroportuale», spiega il sindaco di **Somma Lombardo Stefano Bellaria**.

Le aree interessate

Nello specifico si tratterebbe di due aree, che nelle elaborazioni grafiche abbiamo indicato come A e B: **la prima (A) si trova 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 co-generazione dell'aeroporto. Mentre la porzione più a Sud verrebbe ceduta e potrebbe essere resa nuovamente fruibile» continua Bellaria.



L'area Sud-Ovest (A nelle nostre elaborazioni grafiche) come si presenta oggi: qui la porzione più "naturale", ma comunque chiusa dietro le reti aeroportuali

L'altra area (B) invece si trova all'angolo Sud-Est dello scalo, più verso l'abitato di Lonate Pozzolo: si tratta dell'ampia area verde che oggi è usata solo per l'installazione di un radar, che (se venisse approvato lo "scambio") potrebbe essere ricollocato.



Bellaria sottolinea che le due aree che verrebbero cedute sono «le più vicine all’area del Gaggio», quella considerata più preziosa. Fino a primavera i sindaci del Cuv (il Consorzio dei Comuni intorno a [Malpensa](#), oggi guidato dal presidente di turno Dimitri cassani, sindaco di Casorate Sempione) hanno contestato la ipotesi di espansione del sedime, ma poi hanno aperto all’ipotesi di una realizzazione “per step” aprendo alla possibilità di usare i 44 ettari di brughiera.

La brughiera “ambiente non riproducibile”

L’idea di espansione del sedime è **duramente contestata dal Parco del Ticino**, che si è anche ritirato dal tavolo di confronto in Regione, dopo che Sea ed Enac hanno bocciato il piano di sviluppo alternativo che il Parco aveva redatto (o meglio: aveva fatto redigere da uno studio di consulenza aeronautica).

Per il Parco non c’è possibilità di trattativa finché sono coinvolte le aree di brughiera del Gaggio e di Tornavento, perché «costituiscono un’area di straordinaria importanza sotto il profilo ambientale, non riproducibile, non replicabile, di fatto non compensabile per l’insieme delle caratteristiche dell’habitat» ha detto il **direttore del Parco Claudio De Paola**.



Una porzione di brughiera del Gaggio che verrebbe cancellata dall'espansione

Per Sea ed Enac l'espansione a Sud della testata delle piste resta però **una necessità**, perché – secondo società di gestione ed ente dell'aviazione – **è l'unica possibile collocazione delle nuove aree cargo**, per ragioni di sicurezza aeronautica.

Per questo era stata bocciata l'ipotesi alternativa dei sindaci (che prevedeva l'uso proprio delle aree non utilizzate a Sud della attuale Cargo City) e quella redatta dal Parco.

Lo stop a ogni ritorno a ipotesi di terza pista?

Con i sindaci l'interlocuzione rimane aperta, ha fatto intendere il presidente del Cuv Dimitri Cassani, che pure ha sottolineato anche l'atteggiamento di chiusura fin qui.

L'ipotesi di accordo può passare da una "supercompensazione" con cessione di aree?

Per il Parco certo questo passaggio non può risarcire la perdita della brughiera («non riproducibile, non replicabile»), ma anche **sul piano simbolico vedere una parte dei terreni uscire dal perimetro aeroportuale e tornare al territorio può essere una carta da giocare**. «Un passo avanti non scontato» lo definisce 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

C'è poi un altro elemento, più concreto: «Sea sarebbe disponibile a retrocedere quelle aree e, in particolare **per le aree a Sud-Ovest, implicitamente questo esclude la terza pista in futuro**». Se quel pezzo di terreno “tornasse” al territorio, verrebbe meno la continuità con l'area che (vent'anni e più fa) era stata individuata per l'ipotesi di terza pista. L'uscita dal sedime aeroportuale diverrebbe a quel punto un fatto compiuto e una garanzia?

Roberto Morandi

roberto.morandi@varesenews.it