

Lavoro, strade e monitoraggio: cosa ottengono i comuni dal sì al Masterplan Malpensa

Pubblicato: Martedì 7 Giugno 2022



I nove sindaci dei Comuni del Cuv (Arsago Seprio, Golasecca, Somma Lombardo, Casorate Sempione, Cardano al Campo, Samarate, Ferno, Lonate Pozzolo, Vizzola Ticino) hanno diffuso un comunicato per riepilogare i punti dell'accordo sul masterplan Malpensa 2035, sottoscritto lunedì in Regione. L'accordo è ancora osteggiato da comitati, associazioni ambientaliste e altri sindaci per l'impatto ambientale, in particolare per il consumo di suolo di 44 ettari di brughiera

Il Protocollo d'Intesa per il Piano di sviluppo aeroportuale, il cosiddetto MASTERPLAN, siglato nella giornata di ieri 06 giugno 2022, è il frutto di un lavoro lungo, difficile e non privo di momenti di tensione e confronto duro.

E' stata una sfida ricca di insidie, anche a causa di un passato fatto di promesse non mantenute e di impegni non rispettati da parte del gestore aeroportuale (e non solo), che hanno creato nel tempo un clima di sfiducia nei nostri cittadini.

Non abbiamo desistito e riteniamo di aver raggiunto un "Sostenibile punto di equilibrio" tra le diverse istanze. Ma alla fine, cosa è stato definito nel protocollo?

Partiamo dal tema AMBIENTALE, quello che maggiormente ha reso difficoltosa la trattativa.

Il proponente (ENAC) nella prima bozza di documento, prevedeva uno sviluppo

dell'attuale sedime aeroportuale, di ca. 90 ettari, durante le diverse fasi del confronto questa superficie è stata ridotta a 60 ettari che, nella versione definitiva, sono diventati 44. Un'espansione da attuarsi in tre fasi e solo previa verifica della reale necessità di ampliamento legata agli andamenti del mercato ed al possibile recupero di altri spazi alternativi all'interno dell'attuale sedime aeroportuale.

Certo, 44 ettari sono tanti e abbiamo cercato in tutti i modi di ridurre ulteriormente il prospettato consumo di suolo: abbiamo presentato proposte alternative, chiesto approfondimenti sui diversi scenari presentati, ma alla fine, l'ente preposto a decidere (ENAC) ha detto esplicitamente che l'unico scenario atto a garantire le migliori condizioni di SAFETY & SECURITY, era quello identificato con il n. 7, con la previsione di espansione a SUD nella zona denominata Brughiera del Gaggio.

Abbiamo chiesto ed ottenuto che, la prevista nuova centrale di generazione energia per alimentare la struttura aeroportuale, fosse di tipo "green" realizzata con l'utilizzo di fonti rinnovabili, fotovoltaico in particolare e che sorgesse in quell'area dove, originariamente, era stata ipotizzata la costruzione della 3^a pista e che una parte dell'energia prodotta venisse ceduta ai comuni per illuminare e riscaldare edifici pubblici.

Anche la richiesta da noi avanzata, di riqualificare e restituire al territorio, una considerevole porzione di area attualmente ricompresa nel sedime aeroportuale, ettari di verde che torneranno nella disponibilità di tutti i cittadini, va nella direzione di ridurre il complessivo consumo di suolo.

Siamo consapevoli che non si tratti della stessa tipologia di habitat naturale ma, unitamente al previsto intervento di riqualificazione della restante brughiera, porterà alla definizione di un ambito naturale di interesse ambientale.

Saranno inoltre sistemate a verde, con realizzazione di parchi, osservatori e piste ciclabili le aree delocalizzate presenti nei comuni di Ferno e Lonate Pozzolo.

Un Tavolo Tecnico-Osservatorio coordinato da Regione verificherà la puntuale attuazione dei progetti di compensazione e riequilibrio ambientale, nonché lo sviluppo (se necessario) per fasi della Cargo City.

Per quanto concerne l'inquinamento acustico ed atmosferico, l'impegno contenuto nella bozza d'intesa prevede che il gestore aeroportuale attui una politica di disincentivazione dell'utilizzo di aeromobili più rumorosi e dell'utilizzo dei voli notturni per il trasporto cargo, mediante la differenziazione delle tariffe di servizio.

Parallelamente in Commissione Aeroportuale è stato avviato un lavoro finalizzato alla riduzione delle deroghe applicate agli scenari di decollo e atterraggio, alla predisposizione di una "Black list" di aeromobili rumorosi che non potranno più volare a Malpensa e alla definizione del numero massimo di movimenti (decolli e atterraggi) possibili negli orari notturni (oggi non esiste alcuna limitazione normativa).

E' inoltre in dirittura d'arrivo il completamento della Zonizzazione Acustica che consentirà di monitorare il rispetto delle procedure di decollo assegnate e l'eventuale sanzionamento dei vettori che non dovessero rispettare le SID assegnate.

Per il monitoraggio della qualità dell'aria verranno installate 2 nuove centraline nei comuni di Lonate Pozzolo e Somma Lombardo, centraline che verranno inserite nella rete di quelle già monitorate da ARPA.

Altro tema particolarmente dibattuto e non meno importante, è stato quello della realizzazione delle OPERE INFRASTRUTTURALI che il territorio attende da più di 20

anni.

Si tratta di interventi inseriti Piano d'area Malpensa del 1999, definiti indispensabili per garantire la sostenibilità nel tempo della viabilità dei comuni dell'intorno aeroportuale, ma mai realizzati.

Il protocollo prevede precisi impegni da parte dei diversi enti territoriali, arrivando a definire 2 livelli d'intervento, 1 immediato e di pronta realizzazione, l'altro di particolare entità economica da progettare a realizzare in collaborazione con Anas e Ministero dei Trasporti.

Anche il tema del lavoro ha trovato spazio nel testo del protocollo.

Sea realizzerà una Academy per la formazione delle professionalità richieste per operare in aeroporto. Lo farà in collaborazione con gli enti già esistenti nel territorio.

L'incontro tra domanda e offerta di lavoro sarà più semplice grazie al coordinamento tra Sea, le altre aziende e i centri informa lavoro comunali.

Ora inizia la vera sfida, applicare quanto definito.

Vigileremo puntualmente perché ciò avvenga

Redazione VareseNews

redazione@varesenews.it