

A Malpensa serve un nuovo Piano territoriale. La richiesta mette d'accordo tutti

Pubblicato: Mercoledì 26 Luglio 2023



Per crescere – e crescere bene – **Malpensa ha bisogno di un piano di sviluppo territoriale. È il messaggio arrivato dalla serata** – molto partecipata – organizzata a **Busto Arsizio** per discutere di uno strumento che di tanto viene evocato, ma che da anni non si concretizza: il **Piano d'Area**. [Approvato nel 1999](#) agli albori della “Grande Malpensa”, rimasto in parte inattuato, ormai scaduto da anni.

«**La buona politica è quella che governa lo sviluppo**»: questo è il punto di partenza sintetizzato da **Gigi Farioli**, l'ex sindaco di **Busto Arsizio** che si è fatto promotore della serata per il tramite del [gruppo Officina delle Idee 2.0](#).

La proposta, pur con accenti diversi, mette insieme tante voci diverse, dai politici di vario orientamento fino ai comitati che hanno negli anni denunciato la crescita disordinata e senza regia intorno del territorio intorno allo scalo.

Sul piano della politica, **le voci presenti al tavolo e in sala erano espressione di tante aree diverse**: dalla Lega con l'eurodeputata **Isabella Tovaglieri** al Movimento 5 Stelle (con **Massimo Ubaldi**, attivo anche nei comitati), passando per il Pd con **Valentina Verga** e **Mario Aspesi** (ex sindaco di Cardano e già nel Cda di Sea), Forza Italia con **Simone Longhini**, Azione con **Anna Agosti**, **Giacomo Cattaneo** e **Andrea Di Salvo**. E poi tanti sindaci, dai leghisti – **Andrea Cassani**, **Elena Carraro** (presidente di turno del Cuv) e **Maurizio Colombo** – al primo cittadino di centrosinistra a Somma Lombardo, **Stefano Bellaria**.

L'approccio alla questione è partito dal dato tecnico, con l'avvocato amministrativista **Antonio Chierichetti** che ha ricordato come il Ministero abbia «cassato l'espansione della Cargo City prevista nel Masterplan perché **l'area interessata è esclusa dal perimetro del sedime aeroportuale e sul territorio manca una pianificazione** urbanistica di riferimento». La valutazione sull'ampliamento dello scalo, certo, divide in modo netto i presenti, nel senso che c'è un'area che si sta spendendo per la revisione (la Lega in primis, ma non solo), un'altra che ha visto in modo molto positivo lo stop, un'altra ancora che prende atto della decisione del Ministero dell'Ambiente, che indicava anche come alternativa all'espansione lo sfruttamento dei terreni attigui all'attuali cargo city, ma interni alle reti aeroportuali (la **“alternativa 2”**).



Le **difficoltà d'inserimento delle funzioni nel territorio del Parco del Ticino** sono certamente uno dei nodi centrali, anche se non l'unico: c'è ad esempio il tema delle **priorità tra infrastrutture, che nascono oggi con un approccio “opera per opera”** e non con una visione d'insieme. Così che – per fare un solo esempio – mentre sono aperti i cantieri della nuova ferrovia Gallarate-Malpensa (progetto Sea-FerrovieNord, il gruppo FS dà il via libera – dentro al progetto per il terzo binario Rho-Gallarate – anche al raccordo Y, vale a dire la soluzione che era considerata valida oltre dieci anni fa e che ora diventa un “doppione”.



L'idea di uno strumento complessivo convince, anche se c'è chi ricorda che – appunto – non è la prima volta che emerge la richiesta. **«Come Comuni del Cuv lo richiedemmo ufficialmente nel 2018 ma alla fine non fu possibile avviarlo»** ha fatto notare con un pizzico di polemica **Stefano Bellaria**, che è tra i “decani” dei sindaci di Malpensa ed è quello che – da più di un lustro – tiene un po’ le fila della posizione condivisa tra i sindaci del territorio.

Quale debba essere lo strumento, in realtà è tutto da definire, lo ha detto chiaro e tondo **Isabella Tovaglieri auspicando uno «strumento più agile»** rispetto a quello “storico” degli esordi di Malpensa, peraltro rimasto ampiamente inattuato.

Uno dei nodi sarebbe la VAS, la Valutazione Ambientale Strategica, anche questa richiesta da tempo, in questo caso da comitati e associazioni ambientaliste.

Quale sarebbe il problema con la VAS? «Si avrebbe così evidenza come tutta la brughiera di Gaggio, oggetto dei piani espansionistici di SEA-Cargo, costituiva la parte più significativa di queste compensazioni che proprio SEA stessa doveva eseguire» dice a margine **Daniele Porrini**, del Comitato Salviamo La Brughiera. «Insomma, davvero qualcuno pensa che le motivazioni ministeriali che hanno bocciato l'ampliamento oltre sedime della cargo di Malpensa – non solo la palese incoerenza con la vigente pianificazione territoriale, ma anche e soprattutto consumo di suolo e tutela dell'ultimo lembo di brughiera planiziale residua – potranno essere “ sconfessati ” da una valutazione ambientale strategica correlata ad un nuovo Piano Territoriale d'Area?».

Il tema delle compensazioni e delle mitigazioni si è riaffacciato anche dentro all'accordo sul Masterplan, [condiviso da Regione, Sea, Enac e Comuni del Cuv](#) (e contestato da altri, compresi i [Comuni del Milanese](#)). Quell'accordo rimetteva in fila una serie di punti territoriali, dal versante ambientale a quello delle infrastrutture, ricordando anche che ci sono diverse opere previste dal 1999 e mai attuate.

L'accordo era stato sottoscritto e – è stato [ribadito ad esempio da Bellaria di recente](#) – resta in vigore, visto che il Masterplan è stato approvato. Ma con la bocciatura dell'espansione per una nuova cargo city, l'ad di Sea ha chiarito che l'accordo viene rimesso in discussione. E quindi la partita è tutta da giocare.

[Roberto Morandi](#)

roberto.morandi@varesenews.it