

MalpensaNews

A Lonate Pozzolo si prova ad arginare Cargo City: “Non indietreggiamo”

Nicole Erbeti · Tuesday, March 29th, 2022

Il futuro di Malpensa e dei comuni circostanti, tra le preoccupazioni per l’impatto ambientale e la previsione di crescita del trasporto merci previsto dal **Masterplan 2035**. Questi i temi principali dell’assemblea pubblica tenutasi a **Lonate Pozzolo** ieri, lunedì **28 marzo**.

A introdurre lo stato dell’arte la sindaca, **Nadia Rosa**, a seguito delle osservazioni al documento di Enac e Sea presentate sia dall’amministrazione lonatese sia dei sindaci del Cuv lo scorso autunno e a febbraio.

«Ora si attende il giudizio di Regione Lombardia sulle integrazioni di novembre; durante gli scorsi mesi ci sono stati diversi incontri: Regione sta incontrando tutti gli attori in campo, a febbraio il Cuv ha presentato un documento che raccoglie e sintetizza le proprie richieste». L’incontro con Regione sarà lunedì **4 aprile**.

Masterplan 2035: a che punto siamo

Il nuovo Masterplan ideato da Enac prevede due grossi interventi. Il primo è quello dei parcheggi antistanti il Terminal 1 e lo Sheraton. In quest’area – compresa nel sedime aeroportuale – il progetto è di creare una “**Airport city**”, un’area di uffici e direzionale a sostegno dell’aeroporto.

«Le novità riguardano l’interno e l’esterno dell’aeroporto – ha precisato la sindaca – nella zona del T1 che verrà ampliato per formare una Airport City, a ovest con sviluppo di uffici di supporto e del simulatore di volo. Il T2 subirà un intervento di riqualificazione e ampliamento».

Cargo City: “Enac conferma l’espansione a Sud”

E da qui si è arrivati a parlare del progetto della nuova **Cargo City**, per cui il Masterplan prevede un’espansione a sud, occupando parte della brughiera di Lonate (verso l’**area del Gaggio**): questo, insieme all’espansione direzionale antistante al Terminal 1, era nella **proposta presentata lo scorso novembre al Ministero della Transizione Ecologica e che è stata confermata**.

«La scelta del Masterplan è sempre quella dell’espansione a Sud – ha continuato Rosa – **lo scenario prevede il mantenimento dei movimenti totali, ma diminuendo quelli dei passeggeri e aumentando i voli cargo**». Perché aumentano? «Per le merci si usano aeromobili più piccoli e c’è bisogno di più aerei, il che comporta aumento di traffico e di rotte, principalmente notturne».

Rosa, dati alla mano di Assoaeroporti ([ne abbiamo parlato qui](#)), ha poi mostrato i movimenti del 2021 allo scalo varesino: nel 2021 sono stati 118.314 i movimenti totali (+38% del 2020), con uno scenario di previsione nel 2035 di 245mila movimenti.

Il Masterplan prevede, inoltre, uno scenario di passeggeri che vanno da 33,7 milioni a 42 milioni con uno scenario base di 38 milioni (nel 2021 9milioni 622 mila +32,9% del 2020). Infine, Rosa ha evidenziato il boom del cargo: Dhl e Amazon hanno avuto un incremento del 220%, «che ha trascinato la crescita del Cargo: i movimenti cargo sono saliti del 158% con una media di 90 movimenti giornalieri nel 2021».

“Via Molinelli è il nostro Piave”

Tutti gli interventi dei presenti hanno avuto al loro centro la preoccupazione per l’ingerenza del territorio della brughiera lonatese, che «avverrebbe in ogni caso: cambia poco o nulla rispetto al Masterplan originario», ha commentato una cittadina.

Più incendiario e *tranchant* il somnese **Jimmy Pasin**, che ha evidenziato la problematicità delle previsioni di Sea ed Enac su cui hanno costruito il Masterplan: «Si è considerato come base di studio solo lo sviluppo degli anni 2012-2018; cioè dal momento in cui l’aeroporto usciva dalla crisi 2008 al momento di massimo sviluppo del 2018-2019 con il Bridge». **Il gestore aeroportuale ha, dunque, eliminato dall’equazione gli anni di crisi.** Nel contestare il metodo, Pasin lo ha definito una «follia interpretativa della storia sociale ed economica della storia del territorio e di tutto il mondo».

Poi ha espresso il suo dubbio sul futuro del trasporto merci attraverso il traffico aereo, considerata la crescente attenzione dell’Europa all’incentivazione verso il trasporto su rotaie: «**C’è il rischio che tra dieci anni ci troviamo i capannoni vuoti perché il trasporto delle merci si è spostato sulle rotaie**».

“Salviamo la brughiera, il cargo di Malpensa può crescere dentro ai confini dell’aeroporto”

Infine, è intervenuto **Walter Girardi** dell’associazione Viva Via Gaggio, la realtà lonatese che difende a spada tratta la brughiera contro ogni centimetro di espansione dell’aeroporto, ringraziando la giunta Rosa per aver organizzato la serata e poi esprimendo scetticismo sul ruolo di Regione Lombardia: «L’impressione è che Regione non stia cercando di mediare, ma di far digerire il Masterplan ai sindaci lombardi, cercando capire quale sia l’espansione accettabile. **Regione non ha mai voluto mediare e ha sempre sostenuto il processo di espansione dell’aeroporto, una posizione piegata ai desiderata del gestore aeroportuale**». Una posizione che ha definito «democristiana» nel voler mettere d’accordo tutti e che «non accontenterà nessuno, *in primis* il nostro territorio».

Ha poi sostenuto quanto la posizione di Enac sia «inattenibile»: «Il gestore e Enac non sono credibili e lo dimostrano le mitigazioni previste nel 2000 che non sono state realizzate. Che credibilità hanno i nostri interlocutori?».

Infine, ha sollecitato il Comune di Lonate e le altre amministrazioni del Cuv a non indietreggiare

su no all'espansione di Cargo City: «**Via Mulinelli è il nostro Piave:** se indietreggiamo loro non si fermeranno. Noi siamo pronti a bypassare il Ministero dell'ambiente e Regione Lombardia per rivolgerci direttamente a Unione Europea per procedura di infrazione della normativa europea».

This entry was posted on Tuesday, March 29th, 2022 at 7:22 am and is filed under [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.