

MalpensaNews

Malpensa, “la supercompensazione non compensa la perdita di biodiversità della brughiera””

Roberto Morandi · Friday, May 20th, 2022

Riceviamo e pubblichiamo il comunicato di Dario Balotta, dell'Osservatorio Nazionale Liberalizzazione dei Trasporti, sulla proposta di “supercompensazione” emersa nell'ultimo vertice tra Sea, Enac e Comuni (e Parco del Ticino, che però ha abbandonato il tavolo)

La propensione di Sea a una gestione sprecona e irrazionale degli spazi del sedime aeroportuale si ritrova anche nella recente proposta di “supercompensazione”. È irrealistico parlare di “supercompensazione” da parte di un concessionario che ha sempre centellinato le mitigazioni ambientali, e visto le compensazioni come un regalo e non un atto dovuto verso le comunità locali e il rispetto dell'ambiente.

Lo scambio di aree verdi per edificare 44 ettari di brughiera per la Cargo city in cambio di 30 ettari disboscati e attualmente inutilizzati dentro il sedime dello scalo non è proponibile, perché presuppone un consumo di suolo enorme: ben 14 ettari, senza alcuna garanzia di rinaturazione dei 30 ettari ancora inutilizzati.

Enac e Sea si trincerano dietro l'alibi che la proposta di utilizzare per la nuova Cargo city il Terminal 2, attualmente chiuso e in stato di degrado, non garantirebbe la sicurezza aeroportuale. Di quale sicurezza parla Enac se al T2 fino al 2019 c'era un traffico di 6 milioni di passeggeri/anno, e se già oggi le piazzole di sosta degli aerei che usava Easy Jet al T2 sono occupate e utilizzate da DHL? Comunque la proposta dell'ONLIT verrà formalizzata al MIMS (Ministero Infrastrutture e Mobilità Sostenibile).

Il corriere tedesco si è visto fare ponti d'oro proprio da Sea per occupare gli spazi antistanti il Terminal 2. Sembra impossibile che uno scalo che dispone di ben 1.246 ettari di sedime aeroportuale registri un utilizzo per ettaro di sole 24.413 unità di traffico (somma di passeggeri e merci). Basti pensare che lo scalo di Orio al Serio pur disponendo di soli 291 ettari di sedime riesce a movimentare 85.567 unità di traffico per ettaro: oltre tre volte la capacità operativa di Malpensa.

In questa fase di ripresa del traffico aereo, non si possono rischiare soluzioni che mettono in discussione la biodiversità dell'area del Parco del Ticino. Oltre alla localizzazione al Terminal 2 della Cargo city c'è una ulteriore alternativa da valutare: lo spazio enorme di Montichiari, oramai chiuso al traffico passeggeri e con una chiara propensione al Cargo. Questo chiama in causa la

programmazione regionale che in questi anni ha fatto solo da passacarte delle decisioni di Sea e di Enac ai danni del territorio.

This entry was posted on Friday, May 20th, 2022 at 4:59 pm and is filed under [Aeroporto](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.