

MalpensaNews

Malpensa dalla sperimentazione al prossimo Masterplan: “Ma servirebbe un’espansione?”

Roberto Morandi · Wednesday, September 10th, 2025

Riceviamo e pubblichiamo il comunicato del Comitato dei Cittadini di Varallo Pombia per l'Aeroporto di Malpensa e del Comitato Territoriale Malpensa

MALPENSA, DALLA “SPERIMENTAZIONE” AL PROSSIMO MASTERPLAN: MA SERVIREBBE UN’ESPANSIONE ?

Quale futuro per Malpensa, una infrastruttura strategica non solo per la Lombardia e per il Nord Italia, ma per tutto il Belpaese?

_ L’inesausto tentativo della “sperimentazione”, per superare l’inevitabile utilizzo ALTERNATO DELLE PISTE (correlato agli indici safety, risk e curve di isorischio);

_ La flessibilità nella gestione operativa nei cosiddetti “colli di bottiglia” degli SLOT di partenza e di arrivo, peraltro penalizzati da un lay-out di configurazione di pista, rullaggi, entry/exit di pista, il numero e localizzazione dimensionale dei parcheggi, il rapporto con i due terminal, satelliti e molocargo sottolineano le criticità già presenti a Malpensa, evidenziando l’inadeguatezza di qualsivoglia pretesa di poter prefigurare masterplan competitivi per i prossimi decenni.

Progettualità, queste, associate oltretutto a District Area e Aerotropolis con U-Space (spazio aereo all’interno del quale sono consentite operazioni UAS – droni). Nonostante le recenti celebrazioni dell’incremento del traffico di rotta e di terminale, l’intervista e gli interrogativi posti dal presidente di Assaeroporti, Carlo Borgomeo evidenziano criticità che riguardano anche Malpensa, tutto ciò in attesa che venga approvato il PNA-Piano nazionale degli aeroporti.

A nostro avviso la revisione operativa proposta da Eurocontrol per ridurre i voli in ritardo, con decolli anticipati e programmazione rinnovata, rende, in aggiunta, problematica anche la stessa pianificazione del Masterplan2035.

L’esito di qualsivoglia “sperimentazione” e distribuzione dei decolli, sulle rotte NORD-OVEST, NORDEST e SUD, risulta del tutto penalizzante per le popolazioni sorvolate.

La mancata divulgazione di una Relazione Tecnica Illustrativa della prima “zonizzazione LVA di Malpensa e la correlazione con la mappatura acustica del “TUCANO”, storicamente recepito nel PGT-Piano Governo del Territorio dei Comuni del CUV, denotano la contraddizione manifesta per la riduzione dell’impatto acustico, soprattutto per l’analisi più elementare.

Evidenziamo l’ambiguità di una RETE di 12 Centraline, geo-localizzate nell’epoca della

mappatura “TUCANO”, del tutto incompatibile con l’utilizzo “Alternato delle piste” e con una capacità massima di 70 movimenti/ora.

La pretesa di “monitoraggio” sistematico per i decolli di ogni discutibile sperimentazione, dovrebbe imporre l’esigenza della loro ri-localizzazione. In un momento storico in cui i più recenti progetti aeroportuali, -se non quelli futuri- competitivi nello scenario del trasporto aereo, coinvolgono ampliamento dei sedimi, progettazione di infrastrutture, rinnovate capacità piste, gestione delle operazioni e ostacoli, safety assessment e verifiche di impatto ambientale come presupposto operativo, il punto, o la riflessione, è: se la de-localizzazione dei caseggiati, attuata nei comuni del CUV negli scorsi 25 anni, ha permesso di allargare il sedime aeroportuale da 920 a 1220 ettari, un sedime adeguato ad una “Grande Malpensa” implicherebbe verosimilmente un’ulteriore estensione aggiuntiva del sedime.

I sopracitati parametri risulterebbero preliminari alla soluzione delle criticità ambientali (Noise Budget), a quelle Safety/Risk (Safety Budget) e alla definizione di un adeguato PEE-Piano Emergenza Esterno, il tutto al fine di rendere operativo e competitivo lo scalo. Quali sono gli obiettivi e i progetti aeroportuali a lungo/lunghissimo termine?

Una nuova “Grande Malpensa” e/o l’insediamento di una infrastruttura realmente strategica e competitiva a livello internazionale (passeggeri e cargo), impone un’occupazione della Brughiera e nel Parco del Ticino, con un’ulteriore operazione di de-localizzazione dei caseggiati nei Comuni limitrofi?

Quale sarà l’opzione praticabile? Una coesistenza compatibile con territorio, cittadini, ambiente, safety e risk, ridimensionando gli obiettivi del Masterplan (limite ai voli passeggeri, Cargo, City), o un ulteriore fagocitamento del territorio e il ripetersi di una de-localizzazione dei cittadini che vivono intorno all’aeroporto? Malpensa deve ridimensionare, limitare progetti e prospettive.

La Lombardia deve verificare l’opportunità di una coppia di scali rilevanti: Malpensa e Montichiari.

This entry was posted on Wednesday, September 10th, 2025 at 5:33 pm and is filed under [Aeroporto](#), [Milanese](#), [Piemonte](#), [Varesotto](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can skip to the end and leave a response. Pinging is currently not allowed.