

MalpensaNews

Malpensa sul filo del carburante

Andrea Camurani · Friday, April 17th, 2026

L'Europa ha forse sei settimane di carburante per aerei. Poi potrebbero cominciare le cancellazioni dei voli. Lo ha detto il direttore dell'International Energy Agency, Fatih Birol, in un'intervista all'Associated Press: se la crisi legata alla guerra con l'Iran continuerà a bloccare i flussi energetici, presto si sentirà che alcuni collegamenti europei verranno tagliati per mancanza di jet fuel. Questa è la notizia.

E basta da sola a guardare Malpensa con occhi diversi. Perché Malpensa non è solo un aeroporto. **È una città. Ci lavorano circa 40 mila persone.** Ogni giorno la attraversano fino a 100 mila passeggeri. Nel 2025 ha superato i 30 milioni di viaggiatori. Non ha anagrafe, non ha municipio, non ha sindaco. Ma ha quasi tutto il resto: polizia, dogana, vigili del fuoco, medici, farmacie, mezzi, turni, bar, negozi, magazzini, piste, procedure, allarmi. Una popolazione stabile che la manda avanti. Un'altra, mobile, che arriva e sparisce.

Sembra una macchina di cemento e vetro. Non lo è. È una macchina di flussi. Il più importante non si vede. Non è il tabellone delle partenze. Non è il finger. Non è il decollo che passa sopra le case del Varesotto. È il carburante. Non la benzina delle auto. Non il diesel del camion. Gli aerei civili usano soprattutto Jet A-1: un carburante per turbine, della famiglia del cherosene, con specifiche severe e una resistenza al freddo necessaria a diecimila metri di quota. Non si compra come si fa il pieno in tangenziale. Si riceve, si filtra, si misura, si accumula, si spinge dentro una rete industriale.

A Malpensa questa rete ha un nome poco poetico e molto concreto: DISMA. DISMA gestisce il deposito centralizzato del carburante avio dello scalo. Il Jet A-1 arriva da due raffinerie attraverso due oleodotti distinti, passa nei filtri, finisce nei serbatoi, poi viene spinto verso i piazzali dove gli aerei fanno rifornimento. Non è un dettaglio tecnico. È l'apparato circolatorio dell'aeroporto. Se smette di funzionare, non c'è aeroporto che tenga.

Il deposito è rifornito da due linee separate: una da Rho, collegata alla raffineria ENI di Sannazzaro de' Burgondi, l'altra dalla raffineria SARPOM di Trecate. La prima corre per circa 39 chilometri, la seconda per circa 31. Prima di entrare nei serbatoi, il prodotto passa attraverso microfiltri e filtri coalescenti, poi viene misurato e immesso nel sistema.

Lo stoccaggio avviene in cinque grandi serbatoi fuori terra, per una capacità operativa complessiva di 23,4 milioni di litri. Da lì il Jet A-1 viene spinto verso la rete di piazzale da otto pompe di spedizione che alimentano un sistema di tubazioni ad anello collegato ai dispenser per il rifornimento diretto degli aeromobili. Intorno c'è tutto quello che si addice a un impianto

industriale sensibile: rete antincendio dedicata, serbatoio acqua antincendio, sistema schiumogeno automatico, rilevatori incendio, sala controllo sempre presidiata, videosorveglianza. Secondo Reuters, nel 2026 l'Europa ha importato più della metà del proprio jet fuel dal Medio Oriente. E tuttavia, almeno nei casi documentati più di recente, Malpensa ha mostrato una certa resilienza infrastrutturale.

Nell'ottobre 2025, dopo una riduzione temporanea della produzione di Jet A-1 a Sannazzaro, Eni e SEA segnarono che per lo scalo erano già in atto rifornimenti alternativi e che non risultavano problemi immediati di disponibilità. Il punto, in sostanza, era evitare di concentrare troppo il refuelling proprio su Malpensa. Incrociamo le dita, perché un aeroporto può sopportare una pista chiusa per lavori. Può reggere uno sciopero. Può assorbire una rotta cancellata. Può perfino convivere con il rumore delle proteste, dei ricorsi, delle polemiche. Ma senza carburante non vola. È questo il punto. Malpensa non vive di solidità. Vive di continuità.

Finché il Jet A-1 entra nei tubi, riempe i serbatoi e arriva sotto le ali, la città esiste. I gate si aprono, i bagagli scorrono, i camion caricano, i turni cambiano, gli altoparlanti chiamano, gli aerei partono. Ma se quel flusso si interrompe, tutta la scenografia della modernità resta lì, intatta e impotente. E quando in Europa comincia a mancare il carburante per gli aerei, Malpensa non è più soltanto un aeroporto della provincia italiana. Diventa quello che è sempre stata, ma che si vede solo nelle crisi: un nodo locale di una fragilità globale. Finché arriva carburante, si vola. Quando non arriva più, resta terra.

This entry was posted on Friday, April 17th, 2026 at 7:33 am and is filed under [News](#)

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.