

VareseNews

Malpensa, un falso hub pieno di problemi

Pubblicato: Lunedì 26 Novembre 2001

Egregio Direttore,

la lettera del Sig. Fuggetta dello scorso giovedì mi induce ad alcune riflessioni.

L'Italia è l'unico paese europeo che possiede una configurazione bipolare delle infrastrutture aeroportuali di tipo hub: il sistema di Roma-Fiumicino e quello di Milano-Malpensa.

Forse perché siamo un Paese lungo e stretto.

Battute a parte, questa "opportunità" più che il frutto di una ragionata strategia, sembra figlia del caso.

Diversamente mi risulta difficile spiegare gli interventi "seriamente preoccupati" di leader politici nazionali, in ordine alla possibile caduta economico-occupazionale delle aree di loro influenza geopolitica, causa la riallocazione di rotte aeree in virtù di diverse opzioni operative (ruolo degli scali e conseguente riposizionamento delle compagnie).

Tutto questo, infatti, non avrebbe alcuna ragion d'essere se l'adeguamento infrastrutturale e strategico del settore fosse il risultato di un serio, ragionato e condiviso piano nazionale dei trasporti (aereo e non solo).

Invece ha prevalso, ancora una volta, l'italica abitudine di dare dignità di piano ad un mero "collage" dell'esistente.

Certo nuove leggi sono state emanate per "razionalizzare" il settore, tuttavia, chi sa dirmi quanti scali sotto la soglia dei 600 mila movimenti annui (poco meno di una trentina) sono stati chiusi?

E quanti aeroporti sono attivi a "singhiozzo" o lavorano al 10/20% della soglia minima?

Se qualcuno, con scienza e coscienza, vuole contestare quanto qui da profano affermo, sono tutto orecchi e ben disposto a ravvedermi.

Inoltre, come è a tutti ben noto, la sfida della competitività nel settore si gioca sulla capacità di offrire, accanto alla qualità dei servizi ai vettori ed ai passeggeri, anche una adeguata capacità infrastrutturale.

Ne consegue che la pianificazione (del territorio rispetto al progetto e viceversa) gioca un ruolo determinante.

Per Malpensa è successo esattamente il contrario: si è progettato uno scalo quando il servizio tra coppie di città senza soste intermedie (point-to-point) era la regola generale, poi, cammin facendo (un cammino lungo trent'anni nel corso del quale il territorio non poteva certamente congelare le sue dinamiche sociali, economiche ed urbanistiche) si è voluto "adattare" simili infrastrutture per rincorrere la nuova luccicante prospettiva di mercato: l'hub, ovvero il servizio basato su percorsi indiretti, meglio definito come traffico di transito.

Ecco dunque far capolino nel comune discorrere, del vocabolo "Hub", parola magica che è stata e viene usata per spiegare e giustificare ogni sopruso al Territorio.

In realtà questa parolina inglese non spiega un bel niente, tant'è che in Lombardia si fanno sempre più forti le voci che parlano di realizzare un altro hub a Montichiari.

Vuoi vedere che da noi per hub si intende una cosa diversa di quello che intendono in altri paesi?

E poi, i tanto osannati scali Inglesi, Francesi e Tedeschi, sono veri hub?

A me pare che lo scalo di Heathrow (Londra) sia l'unico sistema aeroportuale a livello europeo che si possa ragionevolmente definire un hub, sottolineando il fatto però che la percentuale dei passeggeri in transito è solo un quarto dei suoi movimenti totali. Negli Stati Uniti tale percentuale supera il 50% dei movimenti.

Non sarà che le brevi distanze tra i singoli stati dell'Unione Europea rendono poco attraenti (per gli utenti) lo sviluppo di reti posizionate su percorsi indiretti?

E non sarà forse il caso di ben valutare l'ipotesi che nel continente non c'è spazio per hub (veri) in ogni singolo stato, ma solo lo sviluppo (come già sta avvenendo di gran carriera) dei poli già affermati?

La liberalizzazione del trasporto aereo a livello europeo (possibilità per ogni compagnia di effettuare collegamenti partendo da qualsiasi scalo comunitario) certamente produrrà una crescita del traffico di transito, ma pensare che questo da solo basti per gestire due scali hub in Italia lo ritengo insensato, considerando anche la situazione precaria di Alitalia e tralasciando ogni valutazione sulla crisi internazionale derivata dai tragici fatti di New York.

Da sempre sono tra coloro che chiedono uno studio di fattibilità per la messa in rete degli scali del Nord Italia e per la loro specializzazione. La scelta di "Malpensa piglia tutto" ha impedito questa valutazione.

Paradossalmente, la crescita in termini di passeggeri e strutture (finanziarie con soldo pubblico) degli altri scali settentrionali, evidenzia una vocazione ad un sistema aeroportuale multipolare che però rischia di affermarsi anarchicamente, fuori da ogni pianificazione di sistema, col rischio di fallire l'obiettivo che più mi sta a cuore: razionalizzare le strutture e minimizzare gli impatti ambientali.

Proprio al problema ambientale voglio riservare le considerazioni finali.

Le sacrosante richieste del Territorio, relative al rispetto delle compatibilità ambientali non sono affatto in contrapposizione con la competitività economica della Lombardia e di tutto il Nord produttivo.

Credo che le riflessioni sopra esposte, pur nella loro sinteticità, dimostrano la legittimità di chi, come il sottoscritto, avanza qualche ragionevole dubbio sulla bontà "economica" della scelta di Malpensa come scalo Hub.

Indipendentemente da ciò, tuttavia, anche nel nostro Paese la valutazione della sostenibilità ambientale di determinati progetti è un obbligo a cui il decisore pubblico non può sottrarsi.

La procedura per la verifica di questa sostenibilità è affidata per legge alla procedura di valutazione degli impatti ambientali. Questa ha finalità preventive rispetto alla realizzazione del progetto in esame, prevede la redazione di alternative e chiama le parti interessate (tutte, cittadini compreso) alla partecipazione attiva al processo decisionale (trasparenza). Nel caso di Malpensa la VIA si è avviata solo dopo la mobilitazione popolare, in modo parziale e su un progetto già realizzato. Ciononostante la procedura aveva lo scopo di verificare la compatibilità ambientale del traffico allocato a Malpensa in supero rispetto ai livelli stabiliti dal piano regolatore approvato nel 1987 e operativo nel 1998. Ebbene, a tutti è noto che il responso fu negativo per Malpensa e fu necessario ed urgente l'intervento "politico" del Presidente del Consiglio, all'epoca D'Alema, che tolse di mezzo lo scomodo decreto del ministero dell'Ambiente.

E' del tutto evidente che quando si arriva al dunque e si deve riempire di significato il concetto di sviluppo sostenibile, altro che romani svegli e lumbard allocchi!!!! Ad entrare in gioco sono gli interessi di ben individuabili soggetti economici. Ricordiamo in proposito le parole dell'ex sottosegretario all'ambiente del governo Amato, l'on. Calzolaio che "candidamente" ammise come le pressioni delle lobby economiche ebbero il sopravvento sulle ragioni del Territorio. Bontà Sua, almeno le nostre erano (e sono) "ragioni".

Ed allora, decidiamoci: sviluppo sostenibile significa che in caso di comprovata (scientificamente) non compatibilità di un progetto, questo si realizza comunque perché economicamente appetibile?

Per il sottoscritto sicuramente NO. Se cominciamo a porre a carico dei bilanci aziendali (al solo fine dell'analisi costi-benefici) anche i costi ambientali e sociali prodotti dalla loro attività e che gravano sulla collettività (delocalizzazione, compensazione, danni irreversibili al patrimonio ambientale del Parco del Ticino, ecc) certi esaltanti utili d'esercizio, al netto delle imposte, verrebbero drasticamente ridimensionati se non addirittura azzerati.

Quindi, se l'obiettivo comune è la competitività nell'ambito del rispetto della sostenibilità, altro non si deve fare che applicare le procedure che già esistono rispettandone però i responsi perché: "C'è un confine tra l'utilità e il lecito" (Orazio).

Cordialmente

Daniele Porrini

Coordinamento per la revisione e il controllo del progetto Malpensa 2000
[coomxp2000@libero.it]

Redazione VareseNews
redazione@varesenews.it