

Terza pista: un attacco al territorio

Pubblicato: Venerdì 22 Settembre 2006

Riceviamo e pubblichiamo

Si è riaccesa nei giorni scorsi la ricorrente offensiva pro-Malpensa, spinta da chi ha interessi nella crescita dell'aeroporto e non demorde malgrado sia evidente che anche il mercato abbia già decretato la bocciatura di questo scalo.

La crescita del traffico degli altri aeroporti del nord, con percentuali a due cifre e quindi ben superiore a quella di Malpensa, conferma che il mercato (l'utenza) preferisce l'aeroporto "sotto casa" e ci sembra logico.

Che Malpensa batta Fiumicino, detto dal Presidente di S.E.A. è naturale propaganda: i dati che conosciamo dicono invece 19 milioni di passeggeri/anno a Malpensa, 29 milioni a Fiumicino.

Serve sottolineare che, malgrado i cospicui investimenti e le misure protettive dedicate a Malpensa (vedi traffico sottratto a Linate, a Fiumicino ed agli altri aeroporti del nord e spostato in brughiera), Linate (dati 2004 di S.E.A) muove ancora 11 milioni di passeggeri.

La nostra provocazione è: si tolga a Linate il limite di 18 movimenti/ora (stabilito per favorire Malpensa) e, probabilmente, si vedrà che Malpensa convergerà naturalmente verso quei 12 milioni di passeggeri stabiliti dal proprio PRG scritto, riteniamo, con intelligenza a differenza di quanto diversamente attuato.

Quello che noi proponiamo e che, sottolineiamo, il mercato sta indicando, è la logica alternativa al deleterio sistema "malpensocentrico", cioè il rispetto del traffico dei vari aeroporti, ben dislocati sul territorio che sono più vicini all'utenza, più comodi ed offrono un servizio migliore.

Quindi un unico hub a Fiumicino, vera ed attrezzata base di Alitalia, con voli feeder da tutti gli aeroporti.

Non doppi collegamenti verso due hub che raddoppiano i costi e fanno fallire Alitalia.

Ci sembra evidente la bocciatura dell'asserzione "Alitalia si salverà spostandosi a Malpensa". Lo scandalo, non nuovo, dei bagagli "disguidati" (cioè persi, ecc.) ha permesso ad un noto sindacalista di denunciare che "il sistema di smistamento bagagli... inspiegabilmente non fu concepito per la gestione dei bagagli in transito". Proprio così e non inspiegabilmente ma perchè quello realizzato non è un hub, bensì un aeroporto "point to point", come da progetto e secondo il PRG.

Fin qui le evidenze commerciali e tecniche che bocciano Malpensa e che, indubbiamente, sono ben note anche agli “addetti ai lavori” i quali però, sorprendentemente, ne traggono conclusioni sbagliate.

Rimane poi il vasto capitolo delle illegalità con il mancato rispetto del PRG; le procedure scritte e non applicate; la commissione aeroportuale che doveva definire rotte e azzonamento acustico in 90 giorni e dopo 4 anni è ancora al palo; la rete di misura del rumore che non funziona a dovere, ecc.... e poi, non certo di minore importanza, i problemi ambientali.

C'è chi indica, con disinvoltura, che “la SEA presenterà presto ai sindaci il progetto della terza pista”, come se stesse in questo rapporto, tra il Gestore dell'aeroporto e qualche sindaco compiacente, il momento decisionale.

No, i nuovi progetti devono essere sottoposti a V.A.S. (Valutazione Ambientale Strategica) ed è con questo strumento che affronteremo la sfida finale su Malpensa: quella della compatibilità ambientale.

WWF ITALIA, LEGAMBIENTE, C.OVES.T. ONLUS, UNI.CO.MAL. LOMBARDIA, EXCALIBUR, AMICI DELLA NATURA AD ARSAGO

[Redazione VareseNews](#)

redazione@varesenews.it