

Davvero serve la terza pista a Malpensa?

Pubblicato: Martedì 18 Settembre 2007

Riceviamo e pubblichiamo

Il piano industriale di Alitalia e la recente offerta di Ryanair riportano al centro del dibattito se e quale ulteriore sviluppo assegnare a Malpensa e soprattutto se realizzare o meno la terza pista.

Nel dibattito sulle potenzialità dell'aeroporto, questo della terza pista è un tema non dichiarato ma presente che non tiene in considerazione tre elementi centrali: la necessità di partire dall'incremento dell'efficienza del sistema Malpensa attuale; di considerare il danno ambientale, già oggi molto elevato, sul sistema ecologico del fiume Ticino, sistema che ha visto crescere al suo interno l'aeroporto e che non può sopportare ora una terza pista in ampliamento; la sostenibilità sociale rispetto alla qualità della vita e alla tutela della salute per gli abitanti.

Poniamo questa riflessione urgente al di là di chi darà fiato a questo progetto, Alitalia, Air France o Ryanair, consapevoli che è sempre stato il mercato a stabilire i destini di Malpensa, da quando si voleva che fosse l'unico centro aeroportuale del nord Italia a crescere sulle tratte internazionali, decisione puntualmente scavalcata dal mercato stesso, che è andato in una direzione diversa, si veda il tasso di crescita dell'intero sistema aeroportuale del nord Italia.

La mancanza di scelte concrete e la permanenza di rivalità localistiche hanno fatto in modo che le infrastrutture aeroportuali si siano ormai reindirizzate su modalità che ormai prescindono dall'esistenza di un hub principale e di un vettore nazionale di riferimento come Alitalia; lo testimonia lo sviluppo di ben 11 infrastrutture aeroportuali pienamente operative ed in crescita in tutto il nord Italia (Genova, Torino, Malpensa, Linate, Bergamo, Brescia, Verona, Treviso, Bolzano, Venezia, Trieste) con collegamenti garantiti con i principali hub europei.

La stessa Confindustria Lombardia ricorda, con la sua "Carta per Malpensa e per lo sviluppo del sistema aeroportuale lombardo" riprendendo un documento condiviso da tutte le Regioni e Province autonome del nord Italia, che nel nostro paese non esiste un vero e proprio sistema aeroportuale, ma una sommatoria di aeroporti talvolta nati solo per soddisfare necessità locali. Lo stesso ragionamento vale anche su scala regionale, dove l'indirizzo politico è stato sempre quello di sostenere la crescita di Malpensa ma di appoggiare comunque anche Linate e Orio al Serio.

Le condizioni attuali sono quindi del tutto diverse da quelle esistenti quando si ipotizzò la coesistenza di due hub italiani, Malpensa e Fiumicino, quando tra l'altro è in gioco il risanamento di Alitalia in vista della privatizzazione. Il dibattito in corso è erroneamente e strumentalmente affrontato come rivalità Roma – Milano: è una triste reiterazione di vecchi riti

ormai vuoti di significato, superati dal tempo e dalla capacità stessa delle imprese e dei cittadini italiani di adattarsi, di autoregolarsi e di trovare soluzioni alternative altrettanto efficaci.

Un ulteriore punto critico è dato dall'erroneo presupposto che l'aumento del traffico aereo implichi automaticamente l'espansione dell'aeroporto di Malpensa e della complessa rete di infrastrutture collegate. Perché? Perché non ottimizzare invece l'impiego delle infrastrutture esistenti a Malpensa, definendone la vocazione principale e la complementarietà rispetto ad altri snodi europei ed italiani? Servono scelte chiare, lungimiranti e culturalmente evolute. Ma soprattutto è necessario smettere di discutere e pianificare prescindendo dall'impatto ambientale e sociale di certe scelte e di invocare sempre gli spettri del ricatto occupazionale e della delocalizzazione degli investimenti.

L'aeroporto di Malpensa ha due piste, ognuna di 3.920 metri e ha movimentato al 2006 21.767.267 passeggeri. Viene spontaneo il paragone con l'hub inglese di Heathrow, che ha 2 piste (3.902 e 3.658 metri) più una terza usata soprattutto come pista di rullaggio: Heathrow con due piste ha movimentato 67.500.000 passeggeri nel 2006. Solo ora, con una stima per questo aeroporto al 2030 di oltre 182 milioni di passeggeri anno, si ipotizza una terza pista che porterà la capienza dell'hub inglese a 128 milioni di passeggeri all'anno.

Non entriamo qui nel merito delle scelte inglesi, ma risulta evidente il contrasto tra il più grande Hub europeo e Malpensa, che con lo stesso numero di piste gestisce meno di un terzo del traffico passeggeri di Heathrow. Davvero Malpensa ha bisogno di una terza pista?

La questione ecologica è il vero assente nel dibattito su Malpensa e questa mancanza è ancora più grave se consideriamo che un Paese come l'Italia, una Regione come la Lombardia e un Comune come Milano professano in varie sedi di essere moderni, di perseguire la sostenibilità ambientale e di candidarsi in quest'ottica ad ospitare nel 2015 l'EXPO a Milano.

Ancora una volta può tornare utile il paragone con il Governo della Gran Bretagna che nel 2003, invece di rincorrere una politica di semplice previsione di aumento del trasporto, decise di sviluppare una strategia sostenibile di lungo periodo per lo sviluppo del trasporto aereo al 2030 (The future of air transport – Progress Report, Ministero dei Trasporti – dicembre 2006), una strategia, viene scritto, che persegue il giusto bilanciamento tra obiettivi economici, sociali e ambientali.

Questa strategia impegna il Governo inglese

- a fare in modo che l'aviazione includa il costo delle sue emissioni di CO2
- a introdurre severe condizioni ambientali su Heathrow, aggiungendo che non saranno accettate ulteriori espansioni dei voli senza una riduzione secondo limiti stabiliti dell'inquinamento acustico e dell'inquinamento atmosferico
- a respingere proposte di incremento della capacità di trasporto in diversi aeroporti, nuovi o esistenti, proponendo in alternativa un uso più efficiente della capacità aeroportuale esistente.

In questo contesto si sviluppa ora la valutazione di una proposta della BAA nel 2003 di una pista corta verso nord, progetto fortemente osteggiato, e subordinato al raggiungimento di obiettivi ecologici dichiarati dalla stessa strategia governativa sull'aviazione.

La nostra profonda preoccupazione, quindi, è nel vedere come l'attuale dibattito su Malpensa prescinda dall'utilità oggettiva dell'opera e dal fatto che ogni ampliamento ed ogni nuova infrastruttura avverrà, ancora una volta, a spese del fiume Ticino e del suo ecosistema, in assenza di qualsiasi considerazione su cosa significhi una nuova terza pista verso sud-ovest, fino a lambire il corso del fiume distruggendo la terrazza naturale di Tornavento.

Stiamo parlando di una cruciale, unica riserva di ossigeno e di natura, in una zona ormai fortemente antropizzata; la più importante area per la biodiversità lombarda a detta di tutti i numerosi esperti che la hanno studiata. La valenza dell'area, ecosistema fluviale dalle Bolle di Magadino in Svizzera fino alla confluenza con il Po, è soprattutto nell'essere un naturale corridoio ecologico che collega le Alpi con il Po, soprattutto per l'avifauna. In questo territorio sopravvivono ambienti molto ricchi, rappresentativi per la Pianura Padana. La terza pista, a cui va aggiunto il cono di atterraggio e decollo degli aerei, interromperà definitivamente questo valore ecologico unico.

È infine una meta di salute, di ricreazione e svago per quelle persone e famiglie, sempre più numerose, che non si possono permettere il lusso di andare lontano nelle vacanze di fine settimana e ferie estive. I nostri amministratori conoscono questa realtà e hanno ben presenti questi problemi? Pensano davvero che tutti i cittadini lombardi siano passeggeri o frequentatori di aeroporti? Non sanno che tante e diffuse realtà produttive del territorio del Ticino non considerano l'ampliamento dello scalo di Malpensa come presupposto essenziale per la loro attività?

Non a caso quest'area coincide anche con il riconoscimento MAB (Man and Biosphere) assegnato dall'UNESCO nel 2002 proprio al fine di garantire all'area in questione uno sviluppo economico e umano nel rispetto della natura, sfida questa raccolta finora con esito incerto dai due parchi regionali lombardo e piemontese.

L'ambiente, la nostra salute, il nostro benessere fisico e mentale non possono, ancora una volta, essere vittime sacrificali di scelte sbagliate, poco trasparenti o poco lungimiranti. E questi aspetti possono essere facilmente conciliabili con le esigenze di uno sviluppo economico.

Michele Candotti Segretario Generale WWF Italia

[Redazione VareseNews](#)

redazione@varesenews.it