

VareseNews

I Verdi: “Decennale di Malpensa, c’è poco da festeggiare”

Pubblicato: Lunedì 27 Ottobre 2008

Riceviamo e pubblichiamo

Il 26 ottobre si è festeggiato il decennale di Malpensa;

Di solito i festeggiamenti si fanno quando c’è veramente qualcosa da festeggiare, oppure quando il trascorrere degli anni è stato un susseguirsi di successi e di traguardi che danno lustro e valore alla realtà festeggiata.

Si può dire questo di Malpensa?

Francamente la stessa storia di Malpensa è un segnale importante di come questa realtà sia cresciuta e stia crescendo in una maniera ancora poco compatibile con le realtà che la circondano; realtà che hanno dovuto subire la presenza e le decisioni riguardanti l’aeroporto, senza poter incidere in maniera decisiva sul futuro e sullo sviluppo dell’aeroporto e sulla tutela della salute dei propri cittadini o dei lavoratori sfruttati in nome della precarietà di cui Malpensa è un florido esempio e manifesto.

Se ripensiamo a come si è pensata e progettata Malpensa, emerge il fatto che Malpensa rappresenta assolutamente il classico modo italiano di programmare, gestire qualsiasi opera come avveniva durante la prima repubblica, veicolando interventi e voti per poter gestire i business che potevano venire da una opera simile. Se poi questa dovrebbe diventare un’opera strategica, ci si impegna ancora di più per impedire che questa lo diventi sul serio.

Questo emerge se si pensa che si è deciso di potenziare Malpensa, senza aggiornare il Piano Nazionale del sistema aereo, senza inserire Malpensa in quello che dovrebbe essere una gestiona razionale e intelligente del sistema aereo nazionale.

Se poi andiamo a ragionare sul sistema aeroportuale del Nord d'Italia, emerge anche qui la voglia di fare competizione tra regioni e tra province senza ragionare e pensare in maniera globale e strategica, assecondando le esigenze dei viaggiatori cioè potenziando l’offerta e spalmandola su tutte le piste esistenti tra Torino e Trieste. Invece si è fatto di tutto per potenziare Malpensa, potenziare Linate, Orio al Serio, Brescia Montichiari senza una visione globale che valorizzasse queste realtà facendole collaborare, ma mettendole in competizione.

In questi dieci anni poi le decisioni sono sempre state prese solo in base agli interessi economici della Società di Gestione che ha fatto e sta facendo anche programmazione territoriale sul terreno dei Comuni che la circondano. Questa programmazione spetterebbe per legge ai Comuni, visto che a loro spetta programmare e gestire il loro territorio, ma purtroppo

la storia di questi dieci anni ci ha detto l'esatto contrario.

Quando poi gli interessi economici portano a non rispettare la legge, ciò che avrebbe dovuto essere compatibile ed economicamente sostenibile diventa incompatibile e fa emergere una serie di esternalità negative che stiamo pagando tutti, mentre dovrebbero essere in capo a chi ha causato questi danni.

La recentissima sentenza sull'inquinamento alla Cascina Tre Pini, al di là degli aspetti economici della sanzione, pone un punto molto importante da cui non ci si può allontanare. L'inquinamento di Malpensa esiste, esiste in queste condizioni e in queste percentuali perchè gli strumenti che avrebbero dovuto evitare forti contaminazioni non sono stati mai applicati. Purtroppo chi ha sempre denunciato il mancato rispetto delle regole non è mai stato preso in considerazione. Così come non si vuole approfondire e diffondere quanto è emerso dallo studio Hyena, circa il nesso causale e la correlazione tra i fenomeni ipertensivi e patologie cardiovascolari e il rumore aeroportuale, così come si evince in maniera incontrovertibile dallo studio Hyena.

I comitati e le associazioni ambientaliste sono sempre state dipinte come vittime della sindrome Nymby, senza entrare nel merito delle questioni.

Chiediamoci se per esempio Malpensa fosse stata fatta in altri paesi europei, la storia e i problemi sarebbero stati gli stessi? Sicuramente no. Avrebbero fatto una V.I.A. così come prescrive la legge, avrebbero rispettato le normative riguardanti l'inquinamento acustico, le normative riguardanti l'inquinamento atmosferico, le normative sul rispetto delle regole in fase di decollo e di atterraggio. Ci sarebbero a distanza di dieci anni così tanti problemi di inquinamento e di incompatibilità? Molto probabilmente avrebbero fatto un ragionamento complessivo sulle potenzialità generali di un sistema che avrebbe dovuto reggersi in maniera coordinata e non disordinata, come sta avvenendo in Italia. Il dualismo tra Malpensa e Fiumicino è il risultato del disordine che regna nel sistema aeroportuale italiano, in assenza di un nuovo Piano Nazionale del Trasporto Aereo.

Dopotutto solo in Italia, la mano destra non sa quello che fa la sinistra e viceversa e se poi... si tratta di ascoltare le giuste rivendicazioni di un territorio che sta subendo senza vedere dei vantaggi, le due mani tappano le orecchie.

Emerge anche la consapevolezza che veramente Malpensa poteva diventare una realtà eco-compatibile con il territorio, dove eco vale sia per gli aspetti ecologici che per quelli economici. Ora si vuole potenziare ulteriormente Malpensa realizzando la terza pista e raggiungendo la quota di 45 – 50 milioni di passeggeri, cancellando Tornavento e ponendo fine all'esistenza del Parco del Ticino poichè si interromperebbe in maniera definitiva e irrimediabile la rete ecologica del Parco che si sviluppa appunto nella zona della brughiera di Lonate Pozzolo, dove si vuole realizzare la terza pista. Questo avviene ancora senza ragionare sul Piano Nazionale del trasporto aereo, senza considerare il sistema aeroportuale del Nord D'Italia che potrebbe essere la vera soluzione per il riposizionamento di Malpensa, dopo che Alitalia ha abbandonato Malpensa. Il sistema aeroportuale del Nord d'Italia, sarebbe il network sinergico che attraverso un criterio di specializzazione stabilisca un ruolo e una potenzialità per ogni aeroporto presente tra Torino e Trieste. Così facendo si creerebbe sinergia e non conflitto nel

sistema aeroportuale italiano.

Ma se la volontà invece è quella di proseguire non rispettando la legge e la normativa comunitaria e nazionale, non rispettando l'ambiente, non rispettando il Parco del Ticino, la domanda è...perchè fermarsi a tre piste? Facciamone quattro...volendo lo spazio lo si trova. Si sposta la terza più verso Lonate e si inclina la quarta in direzione Sud-Ovest collegando in linea d'aria la torre di controllo con il campanile di Tornavento.

E' innegabile che come Verdi saremo sempre al fianco dei comitati e delle associazioni ambientaliste come abbiamo fatto in questi anni; Abbiamo sempre chiesto e continueremo a chiedere di rispettare le regole e le leggi, chiederemo di ragionare in maniera diversa rispetto a quello che è stato fatto fino ad oggi su Malpensa; chiederemo di lasciar perdere il progetto della terza pista perchè creerebbe solo più inquinamento e più disturbo rispetto ad oggi senza portare vantaggi ambientali come dice qualcuno. Ma siccome non sia quelli che dicono sempre di no, proponiamo, come abbiamo fatto lo scorso Febbraio in un convegno a Cardano al Campo, di far rientrare Malpensa nel network sinergico chiamato Sistema aeroportuale del Nord d' Italia per renderlo finalmente eco-compatibile sia dal punto di vista ambientale che economico.

Dott. Walter Girardi
Presidente dei Verdi Provinciali di Varese
[Redazione VareseNews](#)
redazione@varesenews.it