

Boffalora-Malpensa: un esempio di programmazione fallita

Pubblicato: Domenica 30 Marzo 2008

Riceviamo e pubblichiamo un comunicato a firma Wwf, Legambiente, Amici della Natura, Excalibur e Unicomal sull'inaugurazione della Boffalora-Malpensa.

L'aeroporto di Malpensa, a 45 km. da Milano, si trova tra due autostrade e poteva essere logico pensare che dovesse essere collegato con entrambe. Il collegamento con la A8 è stato "ammodernato" grazie ai mondiali di calcio "Italia 90" ma è costituito da un "budello" a due carreggiate senza corsie di emergenza e, quindi, con svincoli molto pericolosi. La Malpensa-Boffalora, collegamento con la A4, che viene inaugurata oggi, ca. 10 anni dopo l'apertura dell'ampliamento di Malpensa, è quindi un esempio di programmazione fallita. Viene inaugurata solo oggi, mentre se ne parla dal 1998 (anno di inaugurazione di Malpensa 2000), oggi, quando si parla di ridimensionare Alitalia e Malpensa. E' tuttavia doveroso chiedersi perché c'è voluto così tanto tempo, così come altrettanto tempo ci vorrà per completare il raccordo FFSS-Ferrovie Nord a Castellanza per il collegamento delle FFSS da MICentrale a Malpensa. In compenso è stato progettato un assurdo (tanto costoso quanto devastante sotto il profilo di impatto ambientale) collegamento denominato "Accesso ferroviario da nord a Malpensa".

Progetti "faraonici", senza avere, dei faraoni, né le risorse economiche, né le capacità decisionali, né gli spazi per realizzarli. E' fin troppo evidente che l'area di Malpensa non è in grado di ospitare un hub, se non a prezzi economici, sociali e ambientali impossibili da sostenere. La Boffalora-Malpensa ne è un esempio paradigmatico: è un disastro ambientale. Questo collegamento, lungo 18 km., è stato realizzato scavando una trincea larga ca. 60 m e profonda ca. 10 m. Lo sbancamento ha riguardato 1.080.000 mq, pari a 108 ettari, e sono stati rimossi qualcosa come 10 milioni di mc. Questo per il tracciato, a cui va aggiunto un ulteriore consumo di suolo per i 6 svincoli: in media uno svincolo ogni 3 km. Logico o assurdo? Si tratta inoltre di uno dei maggiori impatti ambientali causati da infrastrutture nel Nord Italia dell'ultimo decennio: i 18 Km di trincea sono infatti tutti in un'area tutelata da un parco. Molti critici, cioè quei Tecnici che non sono pagati per sostenere quel che serve ai cattivi politici ed ai pessimi Amministratori, l'hanno definita, da tempo, un tragico sproposito. E inoltre, brillante, ironica e satirica ciliegina sulla torta, amara, di questa cerimonia, l'inaugurazione dell'opera tanto attesa e celebrata, coincide con il tracollo di Malpensa, l'hub che non c'è, che non c'è mai stato.

Ma se Malpensa crescesse davvero fino ad un traffico di 40-50 milioni di passeggeri/anno, più del doppio di quelli raggiunti finora, cosa faremmo del territorio, del Parco Ticino, dei paesi e delle persone che vivono da sempre intorno all'aeroporto e che finiranno sotto le nuove rotte? Si propone ancora, per salvare Malpensa, di potenziare la sezione Cargo 24 ore su 24 (lo si dice con vanto: l'unico aeroporto, in Europa, con i voli notturni...). "Delocalizzeremo" ancora altre migliaia di persone: a Tornavento, ad Arsago, a Somma, com'è già stato deciso, ma non ancora attuato completamente, a Case Nuove, Lonate e Ferno, perchè la delocalizzazione, oltre ad un costo sociale, ne ha uno, altrettanto elevato, economico? Purtroppo non è finita qui: altri danni incombono a partire dal prolungamento della Malpensa- Boffalora fino alla Tangenziale Ovest, ulteriore devastazione ambientale ed economica. Noi non siamo contro il progresso, le infrastrutture, lo sviluppo. Siamo contro un certo tipo di "sviluppo", che va a favore dei grandi interessi economici, delle speculazioni edilizie, dei "signori del cemento" (e in questo caso dell'asfalto).

Malpensa, al di là delle strumentali e paradossali polemiche e manifestazioni di campagna elettorale, può benissimo rappresentare un aeroporto importante, funzionale, redditizio ed attraente senza ulteriori colate di danaro pubblico e cemento, e senza devastare ulteriormente il territorio, semplicemente svolgendo un ruolo primario in un moderno e concreto "sistema aeroportuale del Nord", produttivo, funzionale, razionale, compatibile e non necessariamente "malpensocentrico". Anche perché, da sempre, abbiamo avuto il sospetto che non di Malpensa 2000 si trattasse, ma di 2000 speculazioni su Malpensa...

Redazione VareseNews

redazione@varesenews.it