

Contro il “grande inganno” della terza pista, la “green economy”


Pubblicato: Sabato 6 Marzo 2010

Malpensa, dato inamovibile. Malpensa, opportunità eterna, problema cronico, minaccia perenne.

L'aeroporto e le mille sfaccettature della questione di cui è al centro – economica, ambientale, sociale, infrastrutturale e logistica – nel convegno di sabato al monastero di San Michele a Lonate Pozzolo,. L'appuntamento faceva seguito a quello del CUV (consorzio urbanistico volontario dell'area Malpensa) del 28 novembre scorso, ripercorso per l'occasione dall'architetto Madì Reggio.

In apertura il "saluto" del sindaco Gelosa, che ribadiva le lagnanze di chi si vede sottrarre fette di sovranità («**ogni espansione è alternativa alle nostre pianificazioni**») su un [territorio](#) del quale intende poter fare uso. Invece sarà il gestore aeroportuale, controllato da Milano (Comune e Provincia), a disporre di parti di una Lonate [già colpita dalle delocalizzazioni](#), e che secondo i piani di espansione dello scalo vedrà sparire l'area di brughiera del Gaggio, **tre chilometri quadri di bosco**, per far posto alla terza pista – lunga come 25 campi da calcio in fila – e ai centri logistici.

Non ci sta Lonate Pozzolo; e con essa **Legambiente, Unicomal, gli Amici della Natura di Arsago Seprio, Excalibur, Acli, WWF**, che tracciano un bilancio negativo della vicenda aeroportuale.

– **Burocrazia, tribunali e chimica.** Il sindaco mette i paletti delle scadenze future che coinvolgono la  Regione: revisione del Piano d'Area Malpensa (legge regionale 10/99), studio tecnico che sancisca la necessità di una **VAS** (valutazione ambientale strategica) per l'aeroporto, ampliato senza valutazione d'impatto ambientale (VIA), in pieno Parco Ticino. **La visione di Gelosa sul territorio come risorsa non è certo quella degli ambientalisti**, ma con una Malpensa dietro l'angolo i più singolari compagni di viaggio trovano punti di accordo.

Legambiente Gallarate con Emilio Magni lamenta che delle disposizioni del Piano d'Area Malpensa in tema di **compensazioni ambientali**, circa la metà delle risorse per rimboschire non sono state impegnate, segnatamente lungo l'asta dell'Arnetta. Per tacere dei problemi irrisolti nell'area del depuratore e delle [vicende relative](#). Duri colpi ha subito il verde del Parco Ticino: Magni ricorda la **sentenza** che ha obbligato Sea e Ministero dei Trasporti a pagare cinque milioni di euro di risarcimenti al [fondo Quintavalle](#) per il degrado ambientale causato dagli scarichi degli aerei in decollo.

Unicomal, con l'inossidabile Beppe Balzarini, contestava le conclusioni dell'Arpa secondo cui la situazione dell'inquinamento intorno all'aeroporto non è peggio di quella dell'area metropolitana in generale. Le emissioni dell'aeroporto equivalgono a quelle di tutto il traffico pesante che attraversa i mille kmq circa del Parco Ticino, e il **"catino" geoclimatico padano concentra al suolo gli inquinanti come nessun altro angolo d'Europa**. La VAS realizzata volontariamente dai Comuni del Parco, aggiunge Balzarini, conclude che Malpensa a fronte di benefici effettivi trascurabili per il territorio, crea un problema ambientale locale serio.

– **Un territorio fragile.** Walter Girardi presentava la situazione della **via Gaggio**, cui ulteriormente contribuirà Roberto Vielmi, "mobilitatore di coscienze" [su Youtube](#) e di... gambe per la [camminata](#) organizzata per domenica 21 marzo. Una via di tre chilometri rischia di sparire in gran parte con il bosco circostante, "mangiata" da terza pista e strutture logistiche varie. Un territorio pianificato da una SpA, «ribaltando l'ordinamento demorcativo». Ma se Sea è un avversario, **veri nemici sono indifferenza, mancanza di informazione, rassegnazione**. La battaglia va condotta sul piano dell'**identità** culturale, e qui destra e sinistra trovano un punto di accordo.

Il territorio è fragile. Lo dimostrano anche le foto mostrate dagli Amici della Natura, scattate fra Arsago

Seprio e Somma Lombardo. **Margherite multiple**, orrende a vedersi, foglie bifide, rose contorte, frutta e verdura sdoppiate in modi inquietanti. Teratogenesi si chiama: **spuntano mostri**. La colpa **non è attribuibile a Malpensa in questo caso**, viene precisato; c'è altro, inquinamento dell'acqua e del suolo soprattutto nella zona del torrente Sorgiorile intorno a Besnate. Ma fa molto pensare. "Spunta" intanto anche la questione elettrosmog, con la testimonianza in merito di un lonatese.



– **Aspetti sociali.** Per Excalibur c'è la filippica di Gianfredo Ruggiero. **Intorno a Malpensa «grandi aspettative, grande inganno».** L'aeroporto che nasce per l'export diventa la porta delle importazioni che devastano il tessuto produttivo, denuncia. **Lavoro? A quali condizioni?** Quelle cui solo gli stranieri sono disposti a sottoporsi, «in condizioni indegne di un Paese civile». **Il benessere: ma per chi?** «Per i bilanci di Sea e delle aziende estere che si sono accaparrate terreni, grazie al Piano d'Area che ha permesso di aggirare i vincoli del Parco Ticino. **Perché accettare la distruzione del Gaggio e l'isolamento di Tornavento? Quale il vantaggio di Malpensa per i lonatesi?»**

Asciutta e secca la sintesi di Ferruccio Boffi per Acli: la presenza di Malpensa non ha creato nei Comuni del CUV una situazione socioeconomica migliore del resto della provincia. «Il lavoro è di scarsa qualità, precario, legato essenzialmente all'indotto, solo raramente di supporto a realtà produttive preesistenti». **È fallito il legame con il territorio ospite:** Malpensa è rimasta un corpo estraneo, che deve invece «essere governato in equilibrio con la realtà locale».

– **In cerca di una logica infrastrutturale.** Maurizio Rivolta per il WWF individua una «grave mancanza di valutazione territoriale complessiva» sui trasporti. Dieci aeroporti in 500 chilometri tra Torino e Trieste: tutti cresciuti in concorrenza con Malpensa, già costretta a reinventarsi. Poiché «la mobilità in tutto il Nord è destinata a cambiare radicalmente» per effetto di **Corridoio V, TAV, Alptransit**, opere varie legate all'**Expo** (il cui tema della sostenibilità ha davvero dell'ironico), è imperativo per Rivolta valutare bene costi e prospettive degli investimenti sui trasporti, aerei e non. Il **consumo di territorio** avanza, come avanza una strisciante **ostilità** degli enti locali territoriali verso l'aeroporto, visto come concorrente per le risorse. **Che fare?** La risposta per l'esponente del WWF sta nella **green economy** cara ad Obama. «**Un Piano Marshall ambientale**, riconversione edilizia, recupero del patrimonio forestale, un piano di incremento del trasporto pubblico».

Tutto andrebbe gestito in un quadro pianificatorio che tenga conto degli aeroporti del Norditalia come un sistema, ricordava anche Boffi per Acli. Tema su cui tornava Dario Balotta di Legambiente Lombardia. «Solo fra il Malpensa e Verona c'è attualmente un'eccedenza di capacità di **venti milioni di passeggeri l'anno** rispetto ai dati reali sull'uso degli scali. Sulla **Boffalora-Malpensa** (costata 230 milioni) passano 8-9 mila veicoli al dì, era progettata per un traffico dieci volte tanto. In treno a Malpensa ci viene il **9%** dei passeggeri, contro il 30-35% di Parigi».

Resta un dubbio, che renderà esplicito il sommese Zantomio per Acli: **«Perché la politica, tutta la politica, insiste a volere la Grande Malpensa?»**

Redazione VareseNews
redazione@varesenews.it

