

Malpensa, la terza pista si mangia il Parco del Ticino

Le cronache degli ultimi mesi hanno puntato i riflettori sulla minaccia che l'apertura di una terza pista e di nuove strutture intermodali per l'aeroporto della Malpensa rappresenterebbe per il Parco del Ticino e della preziosa area archeologica del Seprio-Golasecca. 400 nuovi ettari di natura cementificati in nome di un "progresso" che si tradurrebbe in un ulteriore sfruttamento incontrollato di ambiente, territorio e salute.

Un progetto inutile – quello immaginato dal Master Plan 2011 della SEA –, sovradimensionato, e devastante per il Territorio di tre Province e del Parco del Ticino in particolare. Un progetto che con la facile ed illusoria chimera dell'aumento dell'occupazione, affosserà definitivamente tutte le possibilità di una crescita economica moderna, armonica ed intelligente, ma soprattutto una crescita che sia duratura e di continuità generazionale.

Il principale fattore chiave da cui nasce il grande equivoco su Malpensa, è la mancata esecuzione / applicazione da parte di ENAC e di SEA del Decreto D'Alema 13.12.1999 e dei precedenti decreti e leggi costitutivi dei principi regolatori tutte le attività aeroportuali. Si potrebbe legittimamente sostenere che Malpensa opera in regime di mancata applicazione della legge. Ne consegue che tutte le procedure di gestione del traffico aereo e di spalmatura delle rotte, di rilevamento del rumore e dell'inquinamento adottate da SEA, non essendo state verificate né autorizzate, potrebbero essere ritenute arbitrarie.

I piani aeroportuali della maggior parte dei paesi sviluppati si stanno riconvertendo verso progetti leggeri, plasmati sulle esigenze e le possibilità del territorio. Il Master Plan di SEA va nella direzione opposta, assecondando criteri, priorità, interessi del tutto differenti, che non tengono conto di una mutata realtà globale, né del territorio in cui Malpensa è ospitata (al quale SEA riconosce, fra l'altro, canoni di concessione irrisori).

La procedura valutativa chiesta nel 2010 da SEA al Ministero dell'Ambiente per l'implementazione del Master Plan Terza Pista, è stata quella della VIA, la Valutazione d'Impatto Ambientale, una procedura semplificata e specifica che, dopo molte incertezze e pressioni, il Ministero (dell'allora governo Berlusconi) ha accettato di accogliere.

Secondo Italia Nostra la valutazione del Ministero fu del tutto sproporzionata, in difetto, rispetto alla portata del Master Plan e al suo impatto complessivo: sull'ambiente certamente, ma anche sul territorio e sull'uomo.

Il beneficio per SEA ed ENAC è implicito: una procedura così specifica come la VIA ambientale permette maggiore elasticità nello sfruttamento del territorio e delle risorse ad esso connesse, un enorme vantaggio per SEA. E insufficienti tutele soprattutto per l'uomo.

Come pretendere di valutare lo stato di salute di una persona con il classico "colpo di tosse"! Italia Nostra ritiene che la VIA non sia la procedura valutativa corretta, e che invece sia da adottare la VAS (Valutazione Ambientale Strategica). Essa darebbe tutte le garanzie di maggiore tutela e di sicurezza per ambiente, territorio, persone.

Questa procedura rimetterebbe in equilibrio il rapporto fra il Master Plan e la collettività.

Nel caso infausto, ma molto probabile, che questa linea valutativa non venisse modificata, Italia Nostra proporrà alle altre associazioni di interesse nazionale di intraprendere un ricorso al TAR.

Abbiamo davanti agli occhi dunque una ricorrente difficoltà di Malpensa ad armonizzarsi col territorio, difficoltà resa molto evidente e confermata dalla sentenza Quintavalle, estremamente sfavorevole per SEA che dovrà pagare un risarcimento di oltre 6 milioni di Euro per il terribile danno da inquinamento prodotto per propria responsabilità diretta. Il provvedimento, recentemente emesso in Corte d'Appello, contiene anche l'indicazione di far riferimento nella misurazione del rumore aeroportuale a parametri diversi da quelli presi da SEA: vengono infatti indicati come validi i limiti delle zonizzazioni acustiche comunali.

E' inoltre pendente presso il TAR Lombardia una causa intentata dal comune di Casorate Sempione per inadempienze di SEA legate a carenze e omissioni procedurali nella gestione del traffico aereo, quello in decollo in particolare, e nella spalmatura delle rotte. SEA trascura poi varie indicazioni di divieto dei voli notturni, voli che continuano senza che SEA abbia preventivamente verificato se i limiti indicati nel Decreto d'Alema e nelle vigenti leggi europee siano rispettati.

Ultimo, ma non minore problema, all'interno del sedime aeroportuale e poi nell'area vasta interessata dai decolli da Malpensa sono insediate oltre 30 aziende RIR, aziende cioè a rischio di incidente rilevante. In caso di *crash* vi sarebbe una ricaduta gravissima nel raggio di chilometri!

Un fattore molto critico e drammatico che nel Master Plan di SEA viene del tutto sottovalutato, solo superficialmente analizzato, e comunque non risolto.

A fronte di questa inammissibile serie di semplificazioni, di trascuratezze e di latente superficialità sia nelle analisi che nelle procedure valutative presenti nel Master Plan di SEA, Italia Nostra continuerà la propria azione di ponderata critica e razionale contrasto, ed insisterà per ottenere la sospensione della VIA e l'adozione di una VAS. Vi potrebbe essere, in caso di diniego, un ricorso al TAR da coordinare con le altre Associazioni di interesse nazionale.

Italia Nostra, infine, ha proposto a diversi Comuni della fascia Lago di Varese, riuniti in conferenza il 24 settembre a Mornago, la creazione di un Consorzio comuni Lago di Varese nello spirito di Agenda 21, con lo scopo allargare e radicare contributi attivi a favore di una miglior difesa di territorio, del patrimonio ambientale e storico, e delle persone.

Alessio Fornasetti
Italia Nostra Varese