

La "seconda fascia" contro il Masterplan

Altri Comuni si aggiungono al fronte anti-ampliamento Italia Nostra chiama a raccolta gli amministratori locali

MALPENSA - Dopo Cuv e super - Cuv si arriverà al Cuv bis?

L'impatto di Malpensa e il suo possibile ampliamento a quanto pare non interessano solo i nove Comuni ad essa limitrofi, riuniti appunto nel comitato del Cuv, ma anche i paesi della cosiddetta "seconda fascia". Tanto che si prospetta la nascita di un secondo comitato che riunisca questi centri.

In un incontro promosso dall'amministrazione di Mornago lunedì 24, la proposta è stata avanzata all'unisono dal sindaco di centrodestra **Paolo Gusella** e da uno degli ospiti presenti alla serata, il sindaco di Daverio **Alberto Tognola**, di centrosinistra.

«In questo caso l'appartenenza politica non conta - ha affermato Gusella - Dobbiamo tutti preoccuparci delle conseguenze sulla salute e sull'ambiente dovute allo sviluppo di Malpensa». I due primi cittadini hanno così accolto un invito informale lanciato da **Anna Carla Bassetti Fornasetti** di Italia Nostra, vale a dire la creazione di un consorzio tra gli oltre 12 Comuni della fascia del lago di Varese, da Vergiate ad Azzate.

«Si era già parlato in passato di questa possibilità - ha ricordato Tognola - Le ultime esternazioni sui progetti di Sea ora ci impongono di agire». Mornago e Daverio in testa, dunque, attendono l'adesione di altri paesi del territorio. L'interesse sembra esserci. Per esempio Vergiate, per la cui amministrazione era presente l'assessore all'Ambiente **Giuseppe Intriari**, ha da tempo assunto un atteggiamento

critico verso il nuovo Masterplan di Sea, tanto che un anno fa in un convegno Malpensa era stata definita l'aeroporto del "troppo". Oltre all'esponente di Italia Nostra, i relatori della serata di Mornago, intitolata "Malpensa: quando un aereo decolla cosa succede alla vita sotto?" erano **Walter Girardi** di W via Gaggio, **Luisa Alpago - Novello** del museo archeologico di Arsago Seprio, **Elena Strombenger** e **Franco Daglio** di Covest. Particolare attenzione è stata data ai risultati di studi sulle conseguenze delle emissioni di rumori e sostanze inquinanti dovute al movimento degli aerei, come ipertensione, disturbi del sonno, inquinamento per sostanze non combustive di natura estremamente cancerogena. «Nel 2011 l'Asl di Varese ha confrontato i dati della salute tra i comuni del Cuv e gli altri, riscontrando un aumento di decessi e ricoveri per malattie respiratorie 5 volte maggiori. Un aeroporto fa chiaramente dei danni che vanno ridotti e mitigati. Purtroppo il Masterplan di Sea per la terza pista va in direzione opposta», ha accusato Strombenger.

L'ambientalista mornaghese **Giordano Zuliani** è intervenuto per ricordare una caratteristica dei Comuni della seconda fascia, che li rende a rischio da un punto di vista ambientale. In questa zona infatti si trova uno degli ultimi "corridoi di biodiversità", zone di passaggio tra habitat diversi, che consente lo spostamento della fauna e lo scambio genetico tra la vegetazione.

Elena Marcella Sedin

Prende corpo l'ipotesi di un nuovo comitato composto da dodici comunità

conosciuti e mitigati. Purtroppo il Masterplan di Sea per la terza pista va in direzione opposta», ha accusato Strombenger. L'ambientalista mornaghese **Giordano Zuliani** è intervenuto per ricordare una caratteristica dei Comuni della seconda fascia, che li rende a rischio da un punto di vista ambientale. In questa zona infatti si trova uno degli ultimi "corridoi di biodiversità", zone di passaggio tra habitat diversi, che consente lo spostamento della fauna e lo scambio genetico tra la vegetazione.



Nasce un Cuv-bis nella seconda fascia di vicinanza all'aeroporto di Malpensa per contrastarne lo sviluppo (foto Archivio)

Riassorbiti con lo stesso stipendio

Handling: lavoratori da Sea ad Ata. Grilanda: punto di partenza epocale

MALPENSA - Cinque ore secche — dalle 15.45 alle 20.45 — di attesa trattativa per raggiungere un risultato che potrebbe aprire un nuovo corso in aeroporto. Ata, handler subentrato a Sea Handling nell'appalto di Germanwings, riassorbe i lavoratori del gruppo al quale fa capo il gestore aeroportuale che erano legati al servizio di terra commissionato dalla compagnia tedesca e lo fa — qui sta il plusvalore dell'accordo — mantenendo intatto il loro stipendio di provenienza. Più alto rispetto a quelli della nuova società d'appartenenza. L'intesa, raggiunta lunedì scorso, reca in calce le firme delle due parti e di Filt-Cgil, Fit-Cisl, Ultrasporti, Sinpa e Uslb.

«Questo è un accordo storico», sottolinea **Dario Grilanda**, segretario provinciale della Fit-Cisl. «Abbiamo creato il presupposto per ribadire

alle aziende che la clausola sociale c'è e noi la applichiamo». Un punto fermo in un momento in cui, nell'ex hub e pure nel city airport, questo principio sancito dal contratto nazionale di lavoro del settore aeroportuale in casi sempre più frequenti al passaggio d'appalto da un titolare all'altro non viene nemmeno preso in considerazione da chi dovrebbe applicarlo. Perciò i sindacati da qualche tempo, in modo sia singolo sia collettivo, cercano di fissare in materia una regola che non possa essere derogata.

«Sarà pure un caso sporadico, però per noi il risultato è buonissimo», aggiunge Grilanda, presente lo scorso lunedì pomeriggio alla trattativa tra Sea e Ata. «E rientra nel nostro obiettivo di far sedere allo stesso tavolo tutte le società di handling, l'Enac (cioè l'ente che ha potere di con-

trollo e sanzione in aeroporto) e tutte le sigle sindacali per capire se è possibile creare un accordo di sedime sulla clausola sociale». Cioè, che faccia legge a Malpensa.

In tal senso sarà importante recuperare chi l'altro giorno non ha firmato. Ovvero, Flai e Ugl. «Questo è un punto di partenza epocale», conclude il segretario provinciale della Fit-Cisl. «In tempi di crisi e con aziende riluttanti ad applicare la clausola sociale, non soltanto abbiamo raggiunto un'intesa che ribadisce quanto previsto dal contratto nazionale in tema di salvaguardia del lavoratore, ma abbiamo salvato anche il suo stipendio». Certo, si tratta di tre persone. Ma mai come in tal caso la quantità è irrilevante e la qualità fondamentale. Perché ora c'è un precedente codificato.

An.Per.

No alla terza pista. «Perché la nostra gente va tutelata»

I cinque Comuni del Castanese non si arrendono e preparano azioni contro l'opera prevista dal progetto

MALPENSA - Per nulla soddisfatti. Anzi, tanto delusi da mettersi a studiare e valutare nuove e ulteriori azioni o iniziative da portare avanti a livello pubblico per contrastare l'opera più contestata tra quelle previste dal Masterplan di Sea. I Comuni del Castanese vogliono capire tempistiche, efficacia e costi: sono più che mai decisi a continuare a far sentire la loro voce in merito alla terza pista di Malpensa. Pochi giorni fa c'è stata in Regione un'audizione. Da una parte alcuni responsabili di Sea, Enac e la commissione ministeriale Via/Vas, dall'altra appunto i rappresentanti dei paesi che ruotano attorno all'aeroporto — tra i quali anche quelli del Castanese

(Turbigo, Nosate, Castano Primo, Robecchetto con Induno e Vanzaghella) — insieme con Parco del Ticino e associazioni che, ormai da tempo sono in campo per la difesa del territorio. Le domande, le richieste e le precisazioni sono state differenti, altrettanto le risposte, ma non quelle che, però, ci si aspettava. «Non ci hanno, per niente, convinto: non ci è stata data la possibilità di un vero e proprio confronto, di un contraddittorio», fanno sapere dai cinque Comuni del Castanese. Tanto che finito il summit di settimana scorsa si sono messi subito al lavoro per capire come muoversi e quali direzioni seguire. «Insieme a Nosate — spiega l'assessore all'Ecologia di Tur-

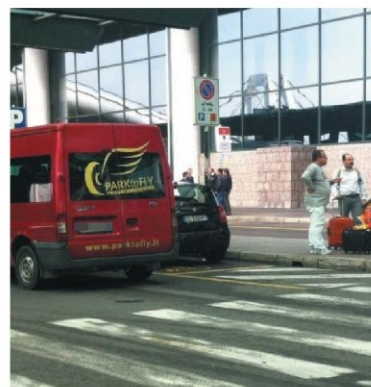
bigo, **Fabrizio Allevi** — stiamo vagliando ulteriori azioni. Quest'area deve essere tutelata, la gente che abita o lavora qui va salvaguardata. All'appuntamento dell'altro giorno, per ciò che concerne la Via, abbiamo ribadito le nostre posizioni verso un progetto altamente impattante, lungo e dannoso». Tra i punti cardine su cui le stesse realtà comunali del Castanese hanno posto le attenzioni (solo per citarne alcuni), sicuramente il rumore, ma anche la pericolosità (vista la presenza della centrale termoelettrica di Turbigo), poi l'impatto ambientale, l'inquinamento atmosferico e, infine, le rotte, che saranno molto più basse rispetto alle attuali e che an-

dranno a unirsi a quelle su altre zone oggi già direttamente coinvolte dalle due piste in funzione (tra Turbigo e Nosate, si parla di circa 4mila residenti in più rispetto a quanti da diversi anni si trovano a dover fare i conti con gli aerei sopra le loro teste, che verrebbero interessati in prima persona). «Sea ed Enac hanno fatto capire — conclude Allevi — che la terza pista è imprescindibile per lo sviluppo dell'aeroporto di Malpensa. Noi, comunque, non ci fermeremo, proseguiremo l'impegno e il lavoro per difendere la gente e i nostri paesi. Ribadiamo la contrarietà al progetto. Facciamolo uniti».

Alessio Belleri

Dopo la delusione derivata dall'audizione in Regione sulla Via

In campo Turbigo, Nosate, Castano, Robecchetto e Vanzaghella



Richieste aree apposte per le navette al T1 e al T2 (foto Bizz)

Pasin: società di parcheggio boicottate

MALPENSA - Non ci sono soltanto i fenomeni di abusivismo a opera di alcuni operatori di settore, esplosi nell'estate appena conclusa. I parking privati a servizio dell'aeroporto, che soltanto a Somma Lombardo danno lavoro a 250 persone in alta stagione per un volume di affari annuo che si aggira attorno ai 10 milioni di euro, «sono realtà economiche importanti per il nostro territorio che meritano di essere tutelate». Proprio per questo motivo **Jimmy Pasin** (Pd) presenterà venerdì sera in consiglio comunale un ordine del giorno con cui chiederà al sindaco **Guido Colombo** di «attivarsi nei confronti di Sea per ottenere, davanti agli ingressi dei Terminal, aree di sosta temporanee specifiche dedicate alle navette che trasportano i clienti delle società di parcheggio e degli alberghi esistenti sul territorio dei Comuni limitrofi». Potrà sembrare una banalità, e invece non lo è, perché senza uno spazio adibito alla fermata i pullmini sa-

rebbero sanzionabili ogni volta che mettono le quattro frecce e in fretta e furia caricano o scaricano i clienti davanti all'aerostazione. Un'eventualità che in passato è avvenuta spesso, tanto che lo scorso novembre alcuni dei parking regolari più noti e più radicati sul territorio (Park to fly, Parking go e Travel parking) ingaggiarono l'avvocato **Michele Pizzi** per portare davanti al giudice di pace il mare di multe comminate (settanta soltanto nell'ottobre del 2011) e porre fine — facendo leva sul «sacro» diritto di svolgere la propria attività di pubblico servizio, perché tale è stato riconosciuto da una sentenza», spiegava il legale - alla guerra tra gli ausiliari della sosta e gli autisti delle navette. Per risolvere il problema, basterebbero degli spazi, pochi, adibiti a fermata per gli operatori di settore. Ma il gestore aeroportuale non sembra sentirsi, e il capogruppo democratico non fa mistero dei presunti motivi. Ovvero che chi deve

regolamentare il settore è anche concorrente. «E' evidente — scrive — il tentativo di ostacolare le imprese che operano all'esterno del sedime aeroportuale, in concorrenza con le attività presenti all'interno. Ma non dimentichiamo che le attività alberghiere e quelle di parcheggio sono una presenza importante ai fini del servizio all'aeroporto, e che se domani mattina chiudessero i problemi maggiori li avrebbe proprio il gestore, perché non dispone dello spazio per ospitare tutte le macchine in arrivo». Detto questo, Pasin auspica che il sindaco **Guido Colombo** e la sua maggioranza si ergano a difesa degli imprenditori della loro città. «Basta essere sottomessi alle scelte di Sea», puntualizza Pasin, ricordando che il medesimo atteggiamento vale per le questioni più particolari, come questa, così come per le vicende preminenti che da anni contrappongono Malpensa e il territorio circostante.

Gabriele Ceresa