



*for a living planet*



## **4 PUNTI PER MIGLIORARE IL SISTEMA AEROPORTUALE DI MILANO SENZA ULTERIORI DANNI PER L'AMBIENTE**

**Alta la soglia di preoccupazione del FAI-Fondo Ambiente Italiano e WWF Italia per la notizia della progettazione della terza pista dell'aeroporto di Malpensa. Porterebbe il traffico aereo e i disturbi ancora più a ridosso del fiume, riducendo al minimo la porzione di area naturale del Parco Lombardo della Valle del Ticino.**

### **Premessa: Più efficiente non più grande**

David Cameron, neo Premier della Gran Bretagna ha preso una posizione contraria alla terza pista di Heathrow, nonostante questo scalo inglese gestisca all'anno più di tre volte i passeggeri di Malpensa: 66 milioni contro 17,5. Heathrow, secondo Cameron, deve essere migliore, non più grande. E migliore significa non incrementarne l'impatto ambientale, non pesare sulle comunità di cittadini, oltre che funzionare meglio.

Questa posizione è distante anni luce da quella sostenuta dai vertici SEA sul futuro di Malpensa, che vorrebbe invece acquisire nuove quote di traffico ingrandendosi con una terza pista, a scapito dell'ambiente delicato in cui si trova l'aeroporto e della salute dei cittadini.

Più corretta invece la posizione di Cameron, auspicare un aeroporto migliore non più grande: secondo una indagine di diverse associazioni di consumatori europee (che hanno intervistato più di 10 mila viaggiatori europei che hanno giudicato 84 compagnie aeree e aeroporti di 15 paesi, valutando: pulizia, infrastrutture, facilità di accesso al gate, tempi di attesa ai controlli e personale), l'aeroporto italiano migliore è risultato Bologna, classificato al 61° posto, mentre Milano Linate e Malpensa si piazzano al 96° e al 101° posto.

Non va dimenticato che un aeroporto è pur sempre una struttura di "servizio" ad un tessuto economico esistente, non può sostituirsi ad esso, le regole basilari economiche prima ancora che ambientali non lo consentono.

### **4 punti per Malpensa senza terza pista:**

1. Invece che realizzare la terza pista, valorizzare l'intero sistema aeroportuale "milanese" Malpensa/Linate/Orio al Serio, investendo in migliori collegamenti del servizio pubblico tra gli scali, come ad esempio:

- prolungando la navetta Malpensa Express fino al terminal 2
- sviluppando un nuovo collegamento da Malpensa Terminal 1 fino a Linate prolungando il passante ferroviario;

2. A differenza di altri scali europei, le due piste di Malpensa non possono operare simultaneamente perché una progettazione sbagliata dello scalo non lo rende compatibile con la norma europea. Oggi si vuole rimediare a questo clamoroso sbaglio con una terza pista, quando serve invece intervenire sulle piste attuali, per garantirne la contemporanea operatività.

3. Governare il traffico aereo attraverso un piano aeroportuale per l'intero sistema del nord Italia, individuando quali aeroporti consolidare e sostenere con infrastrutture, quali definire di secondo o



**for a living planet®**



terzo livello. Malpensa può trovare una sua vocazione tenendo in considerazione tra l'altro lo sviluppo incontrollato, avvenuto in questi anni, degli altri 10 scali del Nord Italia (3 dei quali gravitano in Lombardia nel raggio di non più di 200 km da Malpensa).

Nell'interesse di un efficace ed efficiente impiego di risorse pubbliche (sempre più scarse!) è prioritario tenere in considerazione l'integrazione del sistema aereo con il sistema ferroviario ad alta velocità in fase di realizzazione e completamento (il tunnel ferroviario alpino Alptransit nelle alpi svizzere è prossimo al completamento e rivoluzionerà i collegamenti tra il sud ed il nord della catena alpina, in un ambito economico tra i più virtuosi d'Europa.

4. Nel contesto del punto precedente, rimodulare il carico merci di Malpensa individuando se altri scali aeroportuali possono specializzarsi in questa direzione. In questo modo si libererebbero delle quote di traffico a risposta di eventuali aumenti del trasporto passeggeri, a parità di infrastrutture;

### **Lo stato di fatto:**

La SEA ha incluso nel suo piano industriale la nuova terza pista come investimento per sostenere lo sviluppo del traffico nel lungo periodo. Per ora di questa scelta non c'è traccia nel Piano d'Area Malpensa, in via di ridefinizione, mentre ha già avuto il primo via libera da parte dell'Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAC) che ha iniziato a chiedere ai Comuni di adeguare i loro strumenti urbanistici alla nuova futura infrastruttura. È censurabile il fatto che la terza pista proceda il suo iter autorizzativo senza che essa sia prima valutata all'interno del suo stesso piano territoriale di area vasta e con un percorso giuridico legislativo tutto da verificare.

La giustificazione della terza pista si appoggia anche sul previsto aumento di passeggeri attesi con l'Expo 2015, ma in nessuna parte del progetto Expo viene menzionata questa necessità (ci sono solo nuove metropolitane e nuove autostrade). Tra l'altro gli organizzatori dell'Expo 2015 hanno pesantemente rivisto al ribasso le stime dei biglietti "venduti", passando da 29 milioni a 21 milioni di visitatori con conseguente riduzione degli utilizzatori di Malpensa.

Infine, male si concilia questa nuova pesante infrastrutturazione con la tanto vantata sostenibilità del futuro evento del 2015, se per accogliere i visitatori expo compromettiamo l'ecologia delicatissima del fiume Ticino: quest'opera è all'interno del Parco Ticino, a ridosso del fiume e già ora ha un grosso impatto ambientale, figuriamoci un suo ampliamento, senza contare che il "costo territoriale" e "sociale" di una tale scelta ricadrebbe su importanti centri abitati che si vedrebbero "sottratto" una ulteriore parte del loro territorio, Lonate Pozzolo in primis con la sua splendida terrazza sul fiume di Tornavento.

### **L'impatto sull'ambiente:**

Con la riduzione dell'area del Parco Lombardo della Valle del Ticino, riconosciuto area "MAB" dall'Unesco, è serio il rischio di compromettere un'area prioritaria per la conservazione della biodiversità del Nord Italia. Gravi già alle condizioni attuali i disturbi all'avifauna migratoria perché fonte di inquinamento sia acustico che atmosferico. In questo caso la terza pista porterebbe il traffico aereo e i disturbi ancora più a ridosso del fiume, riducendo al minimo la porzione di area naturale. L'area interessata dalla terza pista è inoltre una brughiera molto preziosa



*for a living planet*®



### **Confronto con aeroporto di Heathrow**

Facendo un confronto tra Malpensa e l'assetto attuale del più importante hub europeo, Londra Heathrow risulta evidente come qualsiasi attuale disegno di potenziamento infrastrutturale dello scalo varesino sia ingiustificato:

- l'aeroporto di Malpensa ha due piste, ognuna di 3.920 metri e ha movimentato al 2009 17.551.000 passeggeri o riferito al 2008 19.221.000 passeggeri (fonte ASSAEROPORTI);

Il sito ENAC, fermo al 2007, prima del dehubbing Alitalia, riporta 23.717.177.

- l'hub inglese di Heathrow, ha due piste (3.902 e 3.658 metri) più una terza usata soprattutto come pista di rullaggio. Heathrow con due piste ha movimentato nel 2009 66.036.957 passeggeri.

Fonte: Wikipedia, UK [AIP](#) at [NATS](#), [UK Civil Aviation Authority](#)

Milano, 20 giugno 2010