

Se siamo qui oggi, a distanza di dieci anni dalla sua apertura a parlare dei mali e delle negatività di Malpensa, questo è segnale inequivocabile che chi ha gestito Malpensa e la sua storia, i suoi passaggi, il suo sviluppo ha completamente fallito!

La politica di questi anni è sempre stata improntata su quello che possiamo definire uno sviluppo Malpensocentrico, basato sull'illusione di fare di Malpensa un Hub, anzi l'Hub italiano per eccellenza.

Questo tipo di strategia politica ed economica, ha fallito, poiché la non applicazione delle regole ha creato negatività al posto di positività, così come capiterebbe se le regole fossero applicate.

Malpensa è ahimé, la classica situazione italiana!!!

Sin dalla sua progettazione, Malpensa, lo dice anche il nome era MAL-PENSATA.

L'idea di fondo di portare qui tutto il traffico aereo del nord d'Italia in uno scalo costruito male, con due piste troppo vicine già si scontrava con norme di sicurezza aeroportuale e di gestione delle operazioni di terra.

Ma soprattutto era folle l'idea di costruire un Hub all'interno di un Parco Naturale.

Nessuno ha mai voluto accettare l'idea che era assurdo costruire un Hub all'interno di un Parco Naturale, anche perché in Italia manca ancora una vera cultura ambientale che guidi determinate scelte.

Si è quindi deciso di costruire, di lanciare Malpensa 2000. Qui iniziano le note dolenti, dapprima la mancata visione strategica non solo dell'aeroporto, ma anche di tutta una serie di infrastrutture di collegamento che dovrebbero collegare Malpensa con le reti di comunicazione già esistenti.

Questo ha contribuito a realizzare opere viabilistiche non collegate tra loro, altre sono ancora da terminare che invece di portare ad una diminuzione del traffico su scala locale lo stanno aumentando. (Es. 336 e strada che collega LONATE-GALLARATE).

Altra situazione assurda è stata quella che pur partendo da idee anche condivisibili in materia di viabilità, ha creato qualcosa che non segue la volontà originaria.

L'idea di utilizzare dei collegamenti ferroviari tra Milano città e l'aeroporto è condivisibile, peccato che si è creato un servizio, poco utile, costoso, non fruibile da studenti e pendolari e che non si ferma nemmeno nelle stazioni.

Abbiamo la stazione di Lonate - Ferno che è ultimata da 10 anni e che non sarà mai aperta e mai utilizzata dai cittadini di Lonate, di Ferno o dei paesi limitrofi. Oltretutto si è affidato questo servizio alle Ferrovie Nord che non sono l'esempio di efficienza nei trasporti. (Caso di questa settimana a N'ovate: due sere di fila lo stesso treno guasto).

Il colpo di genio poi è avvenuto nel momento in cui non si è voluto sottoporre a V.I.C. il progetto di Malpensa 2000. Si è dato così il via a una serie concatenata di situazioni negative per questo territorio.

Si è creato un effetto domino che si basa sulla considerazione che su Malpensa le regole non si rispettano: non si fa la V.I.C. - non si rispetta il PRG (ancora in vigore) - si trasferiscono senza controlli voli nuovi - non si fa da subito un "serio" monitoraggio della qualità dell'aria, del rumore - non si applica il blocco dei voli notturni.

In poche parole si dà a S.E.A. la possibilità di fare ciò che vuole.

Così facendo siamo arrivati alla situazione odierna: nel mezzo abbiamo avuto anche un

Decreto D'Alema che sanciva una serie di interventi di mitigazione ambientale mai realizzati.

Purtroppo l'unico rimedio che si è utilizzato per cercare vanamente di risolvere i problemi è stata la delocalizzazione.

Io come consigliere comunale a Lonate Pozzolo, in occasione dell'approvazione del primo bando ho votato a favore, ammetto di aver fatto fatica ad alzare la mano e penso che anche altre persone negli altri consigli comunali si siano trovati in questa situazione. Di una cosa sono sicuro, oggi come oggi, non avrei votato a favore del secondo bando di delocalizzazione, ma avrei votato contro.

Dicevo all'inizio che Malpensa è la classica situazione all'italiana: dove si dice tutto e il contrario di tutto, si dice una cosa e si realizza l'opposto. Solo che questa volta non siamo di fronte alle cattedrali nel deserto del sud d'Italia che certa informazione ci presenta...qui siamo in Padania...

La terra dove è nata una forza politica come la Lega Nord, che ha sempre combattuto la politica affaristica di ROMA LADRONA, e che in questi anni si è servita degli stessi sistemi per governare l'indotto di Malpensa.

Anche la manifestazione di domenica scorsa ne è la prova:

Formigoni per esempio non era certo lì per difendere il Nord, era lì per difendere un meccanismo che ha permesso a Compagnia delle opere di gestire con enormi ricavi economici, moltissime situazioni legate all'aeroporto, al suo indotto e al suo sviluppo. Poi c'è la questione Lega Nord, dove gli esempi veramente si sprecano: Pensiamo alla questione lavoro. Io insieme a tantissime persone qui presenti oggi, ma anche insieme alla forze politiche che formano "la sinistra l'arcobaleno" siamo stati i primi a denunciare già anni fa la situazione molto precaria del lavoro all'interno dell'aeroporto.

Situazione che si è venuta a creare sin dall'inizio ma che ha avuto il suo apice con l'entrata di vigore della Legge Maroni (non legge Biagi, sarebbe opportuno iniziare a chiamare le cose con il proprio nome).

Fa sorridere o arrabbiare sapere che allora noi eravamo insultati e accusati di mentire su queste situazioni, proprio dagli uomini della Lega su queste questioni e loro erano là domenica manifestare in difesa dei posti di lavoro, o erano solo in cerca di voti!?

Leghisti del Veneto, da Torino, da La Spezia....

L'accoppiata Lega - Forza Italia è quella che in Provincia di Varese, in Regione Lombardia, in Sea, e anche al governo hanno gestito Malpensa.

Soprattutto la Lega che ha portato i suoi uomini nelle stanze dei bottoni, pensiamo a Bonomi che attualmente è presidente Sea ed è stato anche presidente di Alitalia.

Prima che intervenisse la crisi di Alitalia, l'unica preoccupazione di questi signori era potenziare, anzi massimizzare le potenzialità di Malpensa e potenziare anche le realtà come Brescia Montichiari o Bergamo Orio al Serio.

**STUDIO MITRE (MAITRE) E BRESCIA MONTICHIARI.**

Con la crisi di Alitalia, il meccanismo può crollare, il castello costruito da questi signori sta vacillando.

Va giustamente ricordati anche, che questi signori non sono certo esenti da colpe, poiché nel loro ragionamento, nel loro progetto Alitalia avrebbe dovuto gestire, senza traumi,

Fiumicino - Malpensa - Linate.

Ma siamo poi sicuri che il castello stia cadendo???

E' fuori discussione che Alitalia debba essere privatizzata, e che debbano essere messi in campo tutti gli strumenti a sostegno dei lavoratori.

Ma la situazione è un po' diversa da come ce la stanno raccontando:

1. Fiumicino non è ancora in grado di accogliere tutti i voli Alitalia che verranno dimessi da Malpensa, ha enormi problemi per la gestione dello smistamento dei bagagli e quindi assisteremo ad una dismissione più graduale di quella prevista.
2. Parallelamente si sta andando verso una corsa agli slot che Alitalia lascerà liberi su Malpensa e non dobbiamo dimenticare l'appuntamento del 2010 dove il mercato degli slot in America verrà completamente aperto e liberalizzato.

Abbiamo quindi davanti la possibilità di ritrovarci tra non molto tempo con un numero superiore di passeggeri rispetto ad oggi, molto superiori anche del doppio rispetto agli attuali 24 milioni di passeggeri.

E questo avverrà senza che sia fatta una nuova V.I.A. (che è già da fare perché i limiti imposti dal Decreto D'Alema sono stati superati), senza una Valutazione di Incidenza, senza rispettare le regole e dimenticandoci che il Parco del Ticino è riserva MAB dell'Unesco e che quindi questo implica un livello di protezione ancora maggiore.

Per ovviare a questa situazione, ma anche per uscire da una politica Malpensocentrica, dobbiamo non solo rispettare le regole ambientali, ma anche quelle di regolazione del settore del trasporto aereo.

Diventa quindi prioritario e non più rinviabile la stesura di un nuovo PIANO NAZIONALE DEL TRASPORTO AEREO, che stabilisca una volta per tutte il ruolo delle varie realtà aeroportuali:

Fiumicino: UNICO VERO HUB ITALIANO.

Quale ruolo dare quindi a Malpensa?

Malpensa deve rientrare all'interno di un NETWORK sinergico che si casa sul SISTEMA AEROPORTUALE DEL NORD D'ITALIA, che attraverso un criterio di specializzazione stabilisca un ruolo per tutte le piste del Nord d'Italia.

Attraverso la specializzazione, anche applicando una V.A.S. sui piani/programmi applicata al sistema del trasporto aereo, riusciremo a capire quale sia lo sviluppo sostenibile di un aeroporto, rispettando le normative fino ad oggi mai applicate, rispettando l'ambiente, il territorio e i cittadini.

Così facendo si andrà a potenziare l'offerta e non a diminuirla, non più su un solo aeroporto, strategia bocciata dal mercato vista la crescita delle altre realtà del nord, ma su un sistema spalmato sulle diverse realtà aeroportuali.

Dobbiamo superare per certi versi i confini provinciali e regionali che oggi conosciamo, pensiamo piuttosto ad una ripartizione economica, chiamata Nord d'Italia, dove finalmente le considerazioni ambientali, il tessuto produttivo, quello sociale, quello economico entrino tutti con lo stesso peso, la stessa importanza, lo stesso valore nei procedimenti decisionali. Questa è una vera programmazione strategica, questa è la vera sfida che dobbiamo portare avanti. Questa è la vera e nuova cultura ambientali di cui la Provincia di Varese, la Lombardia e l'Italia ha bisogno.

Ma per realizzare tutto questo dobbiamo per forza, dare un nuovo ruolo PARTECIPATIVO ai Comuni, al Parco del Ticino, alle associazioni ambientaliste e ai comitati, in nome di una partecipazione vera e propria molto più europeista e meno italiana, perché tutti noi

dobbiamo diventare protagonisti e attori principali del futuro del nostro territorio.