

30 MARZO 2008: INAUGURAZIONE MALPENSA-BOFFALORA

L'aeroporto di Malpensa, a 45 km. da Milano, si trova tra due autostrade e poteva essere logico pensare che dovesse essere collegato con entrambe.

Il collegamento con la A8 è stato "ammodernato" grazie ai mondiali di calcio "Italia 90" ma è costituito da un "budello" a due carreggiate senza corsie di emergenza e, quindi, con svincoli molto pericolosi.

La Malpensa-Boffalora, collegamento con la A4, che viene inaugurata oggi, ca. 10 anni dopo l'apertura dell'ampliamento di Malpensa, è quindi un esempio di programmazione fallita.

Viene inaugurata solo oggi, mentre se ne parla dal 1998 (anno di inaugurazione di Malpensa 2000), oggi, quando si parla di ridimensionare Alitalia e Malpensa.

E' tuttavia doveroso chiedersi perché c'è voluto così tanto tempo, così come altrettanto tempo ci vorrà per completare il raccordo FFSS-Ferrovie Nord a Castellanza per il collegamento delle FFSS da MI-Centrale a Malpensa. In compenso è stato progettato un assurdo (tanto costoso quanto devastante sotto il profilo di impatto ambientale) collegamento denominato "Accesso ferroviario da nord a Malpensa".

Progetti "faraonici", senza avere, dei faraoni, né le risorse economiche, né le capacità decisionali, né gli spazi per realizzarli. E' fin troppo evidente che l'area di Malpensa non è in grado di ospitare un hub, se non a prezzi economici, sociali e ambientali impossibili da sostenere. La Boffalora-Malpensa ne è un esempio paradigmatico: **è un disastro ambientale.**

Questo collegamento, lungo 18 km., è stato realizzato scavando una trincea larga ca. 60 m e profonda ca. 10 m. Lo sbancamento ha riguardato 1.080.000 mq, pari a 108 ettari, e sono stati rimossi qualcosa come 10 milioni di mc. Questo per il tracciato, a cui va aggiunto un ulteriore consumo di suolo per i 6 svincoli: in media uno svincolo ogni 3 km. Logico o assurdo?

Si tratta inoltre di **uno dei maggiori impatti ambientali causati da infrastrutture nel Nord Italia dell'ultimo decennio: i 18 Km di trincea sono infatti tutti in un'area tutelata da un parco.**

Molti critici, cioè quei Tecnici che non sono pagati per sostenere quel che serve ai cattivi politici ed ai pessimi Amministratori, l'hanno definita, da tempo, un tragico sproposito.

E inoltre, brillante, ironica e satirica ciliegina sulla torta, amara, di questa cerimonia, **l'inaugurazione dell'opera tanto attesa e celebrata, coincide con il tracollo di Malpensa, l'hub che non c'è, che non c'è mai stato.**

Ma se Malpensa crescesse davvero fino ad un traffico di 40-50 milioni di passeggeri/anno, più del doppio di quelli raggiunti finora, cosa faremmo del territorio, del Parco Ticino, dei paesi e delle persone che vivono da sempre intorno all'aeroporto e che finiranno sotto le nuove rotte?

Si propone ancora, per salvare Malpensa, di potenziare la sezione **Cargo 24 ore su 24** (lo si dice con vanto: **l'unico aeroporto, in Europa, con i voli notturni...**)

"Delocalizzeremo" ancora altre migliaia di persone: a Tornavento, ad Arsago, a Somma, com'è già stato deciso, ma non ancora attuato completamente, a Case Nuove, Lonate e Ferno, perchè la delocalizzazione, oltre ad un **costo sociale**, ne ha uno, altrettanto elevato, economico?

Purtroppo non è finita qui: altri danni incombono a partire dal prolungamento della Malpensa-Boffalora fino alla Tangenziale Ovest, ulteriore devastazione ambientale ed economica

Noi non siamo contro il progresso, le infrastrutture, lo sviluppo.

Siamo contro un certo tipo di "sviluppo", che va a favore dei grandi interessi economici, delle speculazioni edilizie, dei "signori del cemento" (e in questo caso dell'asfalto).

Malpensa, al di là delle strumentali e paradossali polemiche e manifestazioni di campagna elettorale, può benissimo rappresentare un aeroporto importante, funzionale, redditizio ed attraente senza ulteriori colate di danaro pubblico e cemento, e senza devastare ulteriormente il territorio, semplicemente svolgendo un ruolo primario in un moderno e concreto **"sistema aeroportuale del Nord", produttivo, funzionale, razionale, compatibile e non necessariamente "malpensocentrico".**

Anche perché, da sempre, abbiamo avuto il sospetto che non di Malpensa 2000 si trattasse, ma di 2000 speculazioni su Malpensa...

Gallarate, 30 marzo 2008

- WWF Italia
- LEGAMBIENTE
- UNI.CO.MAL. Lombardia (Unione Comitati Comprensorio Malpensa)
- Amici della Natura - Arsago Seprio
- EXCALIBUR Alternativa Verde - Lonate Pozzolo