il giornale dell'ARCHITETTURA.com
MAGAZINE LIBERO E INDIPENDENTE SULLE CULTURE DEL PROGETTO E DELLA CITTÀ

Malpensa verso l'expo: siamo in (terza) pista?

Varese. La politica tenta spesso di dare forti segnali mediatici, ma ciò non comporta automaticamente buoni risultati nei confronti dell'opinione pubblica. Il 29 giugno il consiglio della Regione Lombardia si è tenuto per la seconda volta in trasferta (l'unico precedente risale al 1974, a Brescia, dopo la strage di piazza della Loggia), all'aeroporto di Malpensa, con l'obiettivo di discutere del futuro dello scalo dando spazio ai problemi aperti.
Anche dopo il de-hubbing di Alitalia, Malpensa resta «motore di sviluppo e occupazione» secondo il presidente della Regione Roberto Formigoni, che ha insistito sui programmi di infrastrutturazione. L'assessore alle Infrastrutture Raffaele Cattaneo ha garantito collegamenti ferroviari veloci e più frequenti da Milano, con due coppie di Frecciarossa in arrivo da Roma e Bologna (da settembre) e il potenziamento del servizio da Cadorna e Centrale (due treni all'ora da ciascuna stazione). Ma secondo molti i problemi non sono stati affrontati davvero. Per il vicepresidente del consiglio Filippo Penati quanto sostenuto dalla giunta non è altro che «fumo negli occhi, con un tradimento da parte del governo: Bossi e Berlusconi avevano promesso di venire, ma non si sono visti». Nel 2000 a Malpensa transitavano 21 milioni di passeggeri (73,6% del traffico lombardo), scesi a 19 milioni nel 2008 e a 17 milioni nel 2009, con la quota degli altri scali salita al 47,5%. Una bocciatura arriva con forza da Legambiente, soprattutto sul progetto di terza pista (cardine del piano di sviluppo da 1,6 miliardi entro il 2020), giudicato «un atto di vandalismo, ben distante dalle necessità di un territorio in crisi, e un'aggressione nei confronti del Parco del Ticino». Per il responsabile trasporti di Legambiente Lombardia Dario Balotta, «Malpensa non ha mantenuto nessuna delle promesse in termini di traffico e occupazione: l'aeroporto non si rilancia col cemento ma rendendolo più compatibile con il territorio e più efficiente». Il Wwf e il Fai hanno sottoscritto un documento congiunto per sostenere investimenti nei collegamenti pubblici e chiedere una soluzione al problema delle due piste troppo vicine (praticamente impossibile, in base alle norme internazionali, il loro utilizzo simultaneo), diversa dal costruirne una terza. Intanto i nove comuni intorno allo scalo fanno quadrato per conoscere l'impatto ambientale del possibile terzo nastro (rumore, inquinamento atmosferico, territorio sottratto, delocalizzazioni): l'assemblea del Consorzio urbanistico volontario ha approvato all'unanimità la richiesta di una Valutazione ambientale strategica.

il giornale dell'ARCHITETTURA.com
MAGAZINE LIBERO E INDIPENDENTE SULLE CULTURE DEL PROGETTO E DELLA CITTÀ

Autore

carlo_spinelli