

MalpensaNews

Dalle braccia di Morfeo all'abbraccio dei jet in decollo da Malpensa

Roberto Morandi · Tuesday, January 30th, 2024

Riceviamo e pubblichiamo il comunicato dell'UniCoMal, l'Unione de Comitati di Malpensa

Quando si sentono certi attori sociali affermare che l'aeroporto di Malpensa avrà uno sviluppo sostenibile, di una cosa Uni.co.mal. è certo: che si tratterà di qualcosa di economico e invasivo e tutt'altro che sostenibile.

Questa consapevolezza deriva dalla conoscenza di quanto una struttura impattante come Malpensa ha fatto in 25 anni di presenza sul territorio come l'aeroporto di Malpensa, con le sue continue richieste espansive attente più alle leggi di mercato e ai profitti finanziari che della qualità della vita e alla salute dei cittadini residenti.

In questo ventennio si è assistito ad uno sviluppo egocentrico dell'aeroporto di Malpensa, in contrasto con lo scopo sociale ed ambientale che quest'ultimo avrebbe dovuto avere verso il territorio limitrofo per compensare i disagi subiti dalla sua stessa presenza. Un esempio chiaro è che Malpensa viene definito aeroporto di Milano, ma, appena si esce dal suo sedime, non si incontrano cartelli indicatori del capoluogo di provincia, bensì di Ferno e Lonate Pozzolo, comuni immediatamente adiacenti;

va evidenziato che tutti i profitti milionari derivati dai dividendi azionari vengono incassati comune di Milano in quanto socio maggioritario della società SEA, gestore dell'aeroporto, senza che vengano mai erogate risorse economiche adeguate in forma di compensazione per disagi subiti.

Occorre ricordare che in tutti questi anni SEA ha avanzato sempre richieste di sviluppo infrastrutturale con un'ottica e una strategia legate solo ed esclusivamente all'espansione aeroportuale, senza mai prendere in considerazione le ricadute sugli aspetti ambientali, sociali e sanitari della popolazioni. Alcuni esempi: il progetto sospeso della terza pista; lo sviluppo di strutture a servizio della logistica con le sue conseguenze sul traffico e il territorio; la volontà di aumentare l'area della cargo city fuori dal sedime aeroportuale con ulteriore consumo di suolo a discapito di 44 ettari di brughiera ecologicamente pregiata; non ultima, la questione riguardo ad un possibile aumento dei voli notturni: Si tratta, in tutti questi casi, di interventi che inficiano l'equilibrio del territorio, mentre, d'altro canto, si attendono ancora le opere di mitigazione di 20 anni fa.

Per quanto riguarda i voli notturni, è necessario porre l'accento sulla richiesta da parte di SEA di dilatare temporalmente l'utilizzo delle piste di decollo e atterraggio, senza che sia stato fatto un piano di zonizzazione ma con un intervento di spostamento delle rotte e delle S.I.D. Come sempre

ciò avviene passando sulle teste di un 'intera comunità che è già sottoposta ai disagi acustici ed atmosferici dei voli aerei in nome del profitto e delle leggi di mercato che, come accennato in precedenza, possono includere ogni definizione tranne che quella di sostenibilità.

Se SEA vuole essere veramente credibile e "sostenibile", deve operare diversamente, non come ha fatto fino ad ora, nello spirito di ricerca di uno stabile equilibrio tra le esigenze dell'aeroporto e quelle del suo territorio e all'insegna del rispetto, favorendo il dialogo con i cittadini residenti, con le associazioni ambientaliste, con gli enti locali ed i Comuni, compresi quelli del Cor 2, del nord milanese e quelli piemontesi.

Il direttivo Unicomal

This entry was posted on Tuesday, January 30th, 2024 at 6:43 pm and is filed under [Aeroporto, Milanese, Piemonte, Varesotto](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.