

Cronologia ragionata di "Malpensa 2000" dal 1982 al 2002
(a cura di **COOMXP2000, Per la tutela dei diritti delle popolazioni locali alla vita, alla casa, alla salute e all'ambiente salubre:**
<http://digilander.libero.it/coomxp2000>)

1982

07 Aprile: La Giunta Regionale, con atto deliberativo n. 15872, approva il nuovo PRG aeroportuale elaborato dalla S.E.A.-ItalAirpot. La caratteristica principale del nuovo PRG è costituita dal fatto che ora la terza pista è ruotata di 21 gradi rispetto alle due attuali, con ciò incuneandosi ancor più in pieno Parco del Ticino. L'approvazione regionale è tuttavia subordinata alla necessità di effettuare alcuni approfondimenti sul progetto S.E.A. Le principali verifiche richieste (sempre a posteriori) sono relative agli aspetti ambientali, agli effetti indotti sul territorio ed al programma degli investimenti e dei meccanismi di finanziamento dell'opera nel suo complesso.

26 Aprile : la Gazzetta Ufficiale n. 125 dispone la pubblicazione, per 60 giorni consecutivi, presso gli uffici del comune di Osmate (Varese), delle mappe relative alle limitazioni delle costruzioni e degli impianti nelle zone circostanti l'aeroporto della Malpensa. Le mappe in questione aggiornano quelle già emesse nell'agosto del 1977, sempre presso il comune di Osmate, e definiscono: "... le zone soggette a limitazioni circostanti l'aeroporto di Milano-Malpensa giusto quanto previsto dall'art. 715 ter della legge 4 febbraio 1963 n. 58, che apporta modificazioni agli articoli dal 714 al 717 del Codice della Navigazione". Entro il termine di 120 giorni, chiunque vi abbia interesse potrà, con atto motivato, produrre opposizione al Ministero dei trasporti e al DM 28 gennaio 1966 (G.U. n. 41) L'emissione di mappe ed informazioni sulla limitazione delle costruzioni nelle aree attorno a Malpensa, risale addirittura al settembre 1977 (G.U. 249).

29 Aprile: il Consorzio dei Comuni convoca una assemblea pubblica per decidere quale atteggiamento prendere nei confronti della decisione regionale di realizzare la "Grande Malpensa". I Sindaci si trovano davanti a due alternative: la prima è quella di respingere il progetto di ampliamento aeroportuale e nel contempo di opporsi ad ogni aumento indiscriminato di traffico sulle due piste esistenti, la seconda è quella di accettare l'ipotesi di ampliamento solo a precise condizioni che la Regione dovrà garantire con una Legge Quadro. Le principali richieste, sempre le stesse da anni, sono:

- il completamento degli studi ambientali promessi;
- la definizione dei limiti dell'ampliamento;
- l'accertamento della compatibilità e valutazione dell'impatto ambientale di detto limite;
- la definizione di una pianificazione

urbanistica e territoriale esaustiva di quanto si intenda realizzare all'esterno dell'aeroporto.

A prevalere, nonostante la disillusione degli amministratori locali circa l'affidabilità regionale, è la seconda ipotesi.

28 Luglio: anche le ACLI (Associazione Cattolica Lavoratori Italiani) della provincia di Varese, prendono posizione su Malpensa con un documento di forte critica nei confronti della Giunta Regionale Lombarda. Nello scritto l'associazione evidenzia il comportamento scorretto della Giunta regionale che prima avvia uno studio di verifica sulla necessità o meno di ampliare l'aeroporto, e poi prende la decisione di dare il via libera al potenziamento di Malpensa, prescindendo dallo studio commissionato.

Luglio-Agosto: chiude per lavori di ampliamento e ammodernamento l'aeroporto di Linate. Di conseguenza tutto il traffico aereo viene trasferito su Malpensa. La regione Lombardia coglie l'occasione per promuovere una serie di studi ed indagini atti ad approfondire e a determinare le qualità e le quantità dei fenomeni indotti dall'ampliamento di Malpensa relativamente ai problemi di salvaguardia ambientale.

1983

20 Aprile : si parla di un imminente disegno di legge che il Governo si appresta a presentare per finanziare l'ampliamento della Malpensa. Immediata la reazione dei Comitati di Lotta che rilasciano alla stampa un comunicato che ribadisce la contrarietà alla realizzazione di una mega struttura senza la benché minima e preventiva verifica ambientale.

Maggio: il Consorzio dei Comuni, ormai apertamente allineato con il volere regionale, si appresta a preparare un Piano Regolatore Generale Intercomunale compatibile con il progetto S.E.A.-ItalAirport.

04 Giugno: secondo Convegno dei Comitati di Lotta contro l'Ampliamento della Malpensa. Dopo dieci anni di lotta i comitati di base fanno il punto della "situazione Malpensa" inserendola nel più generale contesto territoriale già degradato dalla presenza di impianti nocivi per l'ambiente e per la salute (Cave, discariche, inceneritori). Richiamando la precedente indagine sull'inquinamento atmosferico, viene presentata una indagine epidemiologica campione, svolta tra la popolazione residente attorno allo scalo aeroportuale, realizzata grazie alla operativa collaborazione del Gruppo Permanente di lavoro per la tutela della salute e del territorio del Consorzio Sanitario di Zona Busto Arsizio 2/est Castellanza. I dati che emergono sono allarmanti:

- il rumore rappresenta per la stragrande maggioranza della popolazione una fonte certa di rischi per la salute; -la causa di maggior rumore è

individuata in modo inequivocabile nel rumore degli aerei; -tutti i disturbi più importanti denunciati sono direttamente riferibili al rumore.

E' la dimostrazione della necessità di dare avvio ad una più compiuta indagine epidemiologica tra le popolazioni dell'area di Malpensa, come richiesto dalla mozione approvata nel convegno del 1979 ed anche dal voto unanime dell'assemblea del Consorzio Urbanistico dei Comuni nel luglio del 1982.

1984

27 Febbraio: viene consegnato ai Comuni del Consorzio il documento della Regione Lombardia contenente la proposta di un terzo P.R.G. di Malpensa senza l'ipotesi della terza pista. Il forte impatto ambientale con il Parco del Ticino e con l'ecosistema ivi consolidato, nonché l'aggressione di una significativa porzione di territorio vincolato a parco agricolo forestale, congiuntamente ad altre motivazione tecniche-aeronautiche, convincono la Regione a non realizzare più la terza pista. Terza pista sino ad allora definita "ecologica" dalla S.E.A. Il documento contiene inoltre le verifiche e gli approfondimenti che la Regione si era impegnata a compiere con la deliberazione di approvazione di massima del P.R.G. S.E.A.-ItaAirport, nel 1982. La verifica ambientale, incentrata sull'analisi dell'inquinamento atmosferico, acustico e sulla modificazione dell'ecosistema, è basata sui dati raccolti nel corso dei mesi di luglio ed agosto del 1982. Nella circostanza, la chiusura di Linate per l'esecuzione dei lavori di ammodernamento dello scalo, comportò il trasferimento di tutto il traffico aeroportuale su Malpensa che raggiunse i 300 voli giornalieri di media. A detta regionale ciò rappresentava una anticipazione, seppur temporanea, di quella che sarebbe stata l'attività aeroportuale futura di Malpensa, e quindi uno scenario adatto per il monitoraggio dei fenomeni ambientali. In realtà il periodo è troppo breve per poter osservare eventuali modifiche significative dell'ambiente naturale: ne consegue che i rilievi ottenuti non sono del tutto attendibili. Inoltre gli studi non comprendono una indagine epidemiologica soggettiva con la popolazione, per verificare la corrispondenza degli indici tecnici di misurazione del rumore con la situazione di benessere o disagio realmente vissuta dagli abitanti della zona. Manca altresì uno studio di valutazione dell'aumento dell'inquinamento prodotto dall'aeroporto rispetto alla situazione preesistente o tra prima e dopo il periodo in esame. Ciononostante, le considerazioni e le valutazioni emerse dagli studi in questione vengono accettate dalla Regione che così le riassume:

Inquinamento acustico. Sono stati rilevati i livelli di rumore sulle zone di sorvolo dei centri abitati più interessati, verificando condizioni di inquinamento acustico sostanzialmente diverse a seconda delle procedure e delle rotte di decollo e di sorvolo degli aeromobili impiegati. E' stata accertata l'effettiva possibilità di costituire un sistema di monitoraggio a terra per il prelievo ed il confronto dei livelli di rumore al

fine di identificare le modalità più idonee per la riduzione dell'inquinamento acustico e per la costruzione delle curve di isodisturbo relative ai vincoli territoriali di cui alla L.R. n.91/80.

Inquinamento atmosferico. Sono state rilevate le emissioni di gas combustibile durante le operazioni di decollo ed atterraggio degli aerei, la previsione di ricaduta di tali dispersioni, l'inquinamento medio al suolo, i confronti con altre forme di emissioni. I risultati hanno confermato una trascurabile incidenza degli scarichi aerei sul tasso di inquinamento globale della zona che rimane complessivamente modesto. Modificazioni ambientali dell'ecosistema. E' stata compiuta una indagine sulla fauna che non ha evidenziato eventuali alterazioni o compromissioni a carico della popolazione animale imputabili all'incremento di attività aerea. Inoltre è stata compiuta una indagine su vegetazione e flora che ha permesso di accertare l'assenza di fatti manifesti ed immediatamente percepibili di alterazione, da imputare all'inquinamento atmosferico derivato dall'incremento di attività aerea.

Rumorosità dei vari tipi di aeromobili. Sono stati rilevati i livelli di rumorosità prodotti al suolo in fase di atterraggio, rullaggio e decollo dei vari aeromobili. E' stato verificato come sia in atto effettivamente la tendenza alla riduzione del livello di emissione acustica (a parità di potenza installata) sugli aerei di nuova generazione. La verifica sugli effetti indotti territoriali e sull'accessibilità a Malpensa viene prevista attraverso tre iniziative regionali:

1. la formazione di un piano esecutivo d'area delle zone interessate dallo sviluppo aeroportuale;
2. l'approvazione del Piano Regionale dei Trasporti con il collegamento su rotaia alla nuova aerostazione;
3. la formazione di un Piano regionale della viabilità, che definisca precisi interventi di accessibilità su gomma da e per Malpensa.

Con i richiami al D.D.L predisposto dal Ministero dei Trasporti per gli aeroporti di Roma e di Milano, la Regione affronta anche il problema degli investimenti necessari alla copertura finanziaria del progetto del nuovo aeroporto. Come abitudine nazionale la copertura finanziaria è incerta. Solo un rimando a future iniziative politiche regionali e di parte S.E.A., potrà (forse) consentire il reperimento dei finanziamenti anche per lo studio ed il rilevamento dei fenomeni indotti sul territorio, comprese le conseguenti misure di tutela e prevenzione.

Maggio: il Ministero dei Trasporti approva in linea tecnica il collegamento ferroviario FNM tra Milano e l'aeroporto di Malpensa.

21 Giugno: il Consorzio dei Comuni risponde al documento regionale evidenziando la novità positiva della definitiva rinuncia alla realizzazione delle terza pista. Inoltre, nell'affermare la stretta connessione esistente tra dimensione aeroportuale e compatibilità ambientale, richiede il completamento degli studi sul territorio e la chiusura notturna dello scalo.

Il tutto si conclude con il via libera alla S.E.A. per la stesura di un nuovo P.R.G. che tenga conto delle indicazioni regionali e dei Comuni. E' il preludio alla terza revisione del P.R.G. aeroportuale: nasce "Malpensa 2000".

Ottobre: l'Assessorato al Coordinamento per il Territorio della Regione Lombardia, licenzia un rapporto preliminare che contiene le linee di indirizzo per la formazione del Piano Esecutivo d'area di Malpensa. Vale la pena riportare alcuni passaggi della relazione di sintesi dello studio in parola proprio per dimostrare come i tentativi di pianificazione del territorio successivamente intrapresi hanno completamente ignorato le indicazioni contenute nel rapporto preliminare. Una ulteriore riprova dell'ennesima presa in giro ai danni delle popolazioni locali. "Rapporto preliminare Malpensa. Per la formazione del Piano Esecutivo dell'ambito territoriale interessato dall'aeroporto".

1. Il significato del rapporto preliminare. E' un rapporto di proposte e di previsioni di impatto da offrire agli enti interessati, alle forze politiche, sociali e culturali della Regione, affinché esprimano le loro valutazioni ed avanzino proposte che possano essere utili alla definizione ed alla riorganizzazione del sistema territoriale interessato prima che esso venga definito in atti formali, affinché i Comuni ed in particolare i cittadini direttamente investiti dagli effetti indotti partecipino alle scelte di piano facendo pervenire "osservazioni e opposizioni" prima e non dopo la adozione dei vari atti formali di intervento sul territorio. Nell'ambito del dibattito in corso esistono però alcune scelte che si presume non saranno più messe in discussione e possono quindi essere considerate alla stregua di "punti fermi". Essi sono: 1. il ruolo di Malpensa come secondo aeroporto intercontinentale italiano e come aeroporto internazionale affiancato a Linate; 2. il dimensionamento della sua capacità (8 milioni di passeggeri/anno), basato sulle previsioni di traffico elaborate dalla BAI (British Airport International) e sulla capacità limite di Linate (ritenuta di circa 6/6,5 milioni di passeggeri/anno); Omissis

2. Gli obiettivi di pianificazione. Gli obiettivi che il Piano Esecutivo dovrà perseguire riguardano essenzialmente: la valutazione degli effetti ambientali degli interventi prendendo in esame proposte alternative; Omissis

3. Individuazione dell'ambito territoriale oggetto del Piano Esecutivo. L'individuazione dell'ambito territoriale che dovrà essere oggetto del Piano Esecutivo Regionale è stata operata secondo due linee conduttrici fondamentali, che tengono conto dei due principali ordini di problemi: quello ambientale ed urbanistico e quello relativo alla struttura della mobilità. L'ambito territoriale così individuato comprende 19 comuni, appartenenti alle provincie di Varese e di Milano: il Piano Esecutivo interesserà quindi una superficie complessiva di 27.987 Ha e coinvolgerà circa 248.263 abitanti (dato censimento 1981). ...

4. Soggetti e procedure. Il Piano Esecutivo investe un territorio più ampio del Consorzio Urbanistico Volontario e del Consorzio Parco del Ticino ... per cui l'Ente territorialmente competente non può che essere la Regione Lombardia. ... Dal punto di vista procedurale il ricorso al Piano Esecutivo regionale è previsto dall'art. 18 della L.R. n. 33/1980 in attuazione dell'art. 30 della L.R. 51/1975.

1985

26 Marzo: la Regione Lombardia formalizza con uno specifico atto deliberativo (n. 2031/85) i criteri ed i suggerimenti da fornire a S.E.A. per la redazione del un nuovo P.R.G. di Malpensa.

19 Aprile: partendo dai risultati delle verifiche effettuate, il Consiglio di Amministrazione della S.E.A. approva un nuovo P.R.G. aeroportuale denominato "Malpensa 2000". Gli accertamenti ambientali, pomposamente richiamati in premessa al nuovo progetto aeroportuale, altro non sono che i già citati studi del luglio-agosto 1982. Questo consente alla S.E.A. ed alla Regione di affermare: "...di aver raggiunto la convinzione che lo sviluppo previsto per l'aeroporto di Malpensa è compatibile con il territorio limitrofo, anche senza considerare l'ipotesi di costruzione della terza pista".

27 Giugno: mentre le questioni ambientali di Malpensa vengono trattate in modo così pressapochista, in Europa, dopo un dibattito durato anni, viene emanata la Direttiva CEE/337 sulla Valutazione di Impatto Ambientale.

22 Agosto: si procede ad una ulteriore legge di finanziamento parziale per Malpensa, attraverso l'emanazione della legge 449 "Interventi di ampliamento e di ammodernamento da attuare nei sistemi aeroportuali di Roma e Milano". Sono 480 i miliardi che lo Stato destina per la realizzazione della Grande Malpensa.

23 Dicembre: con nota n. 212781 la Direzione Generale Aviazione Civile del Ministero dei Trasporti, trasmette alla Regione Lombardia la proposta di P.R.G. di "Malpensa 2000" per l'espressione del parere di competenza così come dettato dalla Legge 449/85.

1986

22 Aprile : La Giunta Regionale, con propria deliberazione n, IV/8121, trasmette gli atti relativi al P.R.G. di "Malpensa 2000" al Consiglio Regionale proponendo la formulazione di parere positivo sul progetto di ampliamento aeroportuale.

03 Giugno: il Consiglio regionale approva il P.R.G. di "Malpensa 2000" (Atto IV/274) stabilendo l'obbligo di realizzare, a cura della S.E.A.:

- uno studio di impatto ambientale comprensivo dei fenomeni indotti per ogni tranches di interventi finanziati o posti in esecuzione;
- il dimensionamento dello sviluppo aeroportuale a 8 milioni di passeggeri; subordinando ogni futura espansione alla piena operatività dello scalo di Linate;
- la redazione di un piano d'area ;
- la chiusura notturna dello scalo.

- L'attuazione di uno studio di impatto ambientale relativamente all'ambito territoriale attorno a Malpensa verrà successivamente affidato alla Provincia di Varese mediante l'attribuzione di specifica delega funzionale per la realizzazione del Piano Esecutivo d'Area.

08 Luglio: viene istituito il Ministero dell'ambiente e si comincia a dare attuazione alla Direttiva europea sulla VIA, la 337/85. L'art. 6 della L.349 impegna infatti il Governo a presentare in Parlamento un disegno di legge di attuazione della direttiva 337/85/CEE. L'impegno non verrà mantenuto e questo consentirà a Sea di sottrarre il progetto di ampliamento della Malpensa alle severe verifiche ambientali del protocollo previsto dalla normativa comunitaria.

Dicembre: in ottemperanza al disposto della delibera regionale 274 del 3 Giugno, Sea incarica la società Produzione Ambiente e Risorse (PAR) di elaborare uno Studio di Impatto Ambientale sulla richiesta di ampliamento dell'aeroporto della Malpensa. Il 16 del corrente mese, il ministero dei Trasporti approva la convenzione che regola i rapporti tra il ministero dei Trasporti e SEA per la realizzazione di Malpensa 2000

1987

13 Febbraio : il Ministero dei Trasporti, con decreto n. 903, approva definitivamente il Piano regolatore di Malpensa 2000

Marzo: Sea presenta i risultati finali dello Studio di Impatto Ambientale elaborato dalla società PAR. Pur non essendo ancora stata adottata a livello nazionale la normativa CEE n. 331/85 concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, Sea e PAR dichiarano di aver comunque fatto riferimento alla direttiva comunitaria per l'elaborazione dello studio ambientale (Rapporto di sintesi - capitolo 1.3). In realtà non è così. La direttiva comunitaria viene disattesa nei suoi aspetti metodologici più significativi, a partire dall'elaborazione di scenari di sviluppo alternativi ivi compreso l'opzione zero.

13 Marzo: viene siglato il protocollo d'intesa tra Regione e Provincia di Varese per la redazione del piano esecutivo di Malpensa così come

previsto dalla delibera regionale del giugno 1986. La Regione, attribuendo alla Provincia di Varese la delega alla pianificazione del territorio, per ovvie ragioni di competenza territoriale, non può che limitare il campo d'impatto dello strumento urbanistico al solo ambito territoriale dei Comuni limitrofi allo scalo, vanificando in tal modo le sensate indicazioni di metodo contenute nello studio preliminare dell'ottobre 1984.

26 Novembre: Con deliberazione n. 262 la Provincia di Varese assegna alla società Techint Compagnia Tecnica Internazionale Spa di Milano, l'incarico professionale per la redazione del Piano Esecutivo d'Area Malpensa.

Dicembre: la Legge Finanziaria 1988 stanziava nel triennio 1988/1990 altri 480 miliardi per il progetto Malpensa 2000.

1988

La Regione Lombardia affida al Nucleo di valutazione degli Studi V.I.A. Pilota - struttura tecnica costituita nel 1984 - il compito di esaminare e valutare gli studi di Impatto Ambientale Sea/PAR relativi alla realizzazione dell'ampliamento dell'aeroporto di Milano Malpensa.

Maggio: mentre il CIPE delibera un finanziamento di 207,6 miliardi per una prima parte delle opere ferroviarie FNM di Saronno Malpensa, il Nucleo di valutazione degli Studi V.I.A. Pilota, con una propria relazione, evidenzia diverse carenze di metodo e di merito dello studio Sea/PAR e ravvisa la necessità di elaborare ulteriori studi specialistici che diverranno oggetto di uno specifico protocollo d'intesa Sea/Regione che verrà siglato il 3 novembre 1988. Alcuni passaggi della relazione del Nucleo di valutazione degli Studi V.I.A., sono particolarmente significativi nell'evidenziare i limiti e le carenze dello studio Sea/PAR. In particolare laddove si "ammette" che gli studi si sono dovuti adeguare al dato di fatto dell'esistenza di un progetto di ampliamento già deciso, venendo così meno al loro principale obiettivo: l'analisi preventiva degli impatti anche al fine di eventuali alternative progettuali.

26 luglio: con atto IV/35081 la Giunta Regionale approva la relazione del Nucleo VIA e predispone la bozza di protocollo d'intesa fra Regione e Sea, contenente impegni ritenuti "indispensabili" affinché i lavori dell'ampliamento possano prendere avvio.

25 Ottobre: il ministro dei Trasporti, Giorgio Santuz, con decretazione n. 093 e 093, approva i primi due progetti del pacchetto Malpensa 2000: "infrastrutture di volo e piste di raccordo" e "recinzioni e posti di guardia".

03 Novembre: viene siglato il protocollo d'intesa Sea/Regione che

prevede l'elaborazione degli studi indicati nella relazione del Nucleo Via e che hanno natura preventiva rispetto alla realizzazione degli interventi.

1989

07 Febbraio : con atto n. 39387 la Giunta regionale della Lombardia istituisce un gruppo di lavoro tecnico con l'obiettivo, entro fine anno, di formulare proposte di aggiornamento delle rotte di sorvolo, delle procedure di decollo e dell'uso del suolo nelle aree in prossimità dello scalo della Malpensa. La Commissione non giungerà a nessuna determinazione!

15 Febbraio: aderendo ad uno specifico ordine del giorno, presentato dal consigliere Zanatto (componente dei Comitati di Lotta), il Consiglio Comunale di Somma Lombardo prende in esame la relazione del Nucleo regionale V.I.A. sullo studio di impatto ambientale della Sea/Par e delibera: "di chiedere al fine di non vanificare definitivamente il lavoro V.I.A. fin qui prodotto, al Ministero dei Trasporti, al Ministero dell'Ambiente, di concerto con la Regione Lombardia, la sospensione dell'avvio dei lavori (nuovo assetto delle piste, recinzione - riferimento Piani Esecutivi, approvati dal Ministero dei Trasporti) fino all'esaurimento degli Studi suelencati".

02 Giugno: con delibera del Consiglio Direttivo n. 5, il Consorzio dei Comuni di Malpensa (C.U.V.) approva una propria proposta di nuove rotte di decollo da sottoporre alla valutazione della regione Lombardia. Si stabilisce che le nuove rotte di decollo, in funzione delle piste, abbiano lo scopo di minimizzare il disturbo sui centri abitati e, pertanto, si rende necessario proibire il passaggio su tali zone o, in alternativa, sorvolare gli stessi oltre i duemila piedi. Il C.U.V. individua adeguate aree di decollo/atterraggio dove l'inquinamento acustico, con opportune procedure antirumore, assistite da specifica normativa, può essere accettabile. Inoltre il C.U.V. chiede la specializzazione delle piste: pista a Nord per i decolli, pista Sud per gli atterraggi. Ciò nell'ottica dell'attivazione finale dell'Aeroporto, così come previsto nella delibera regionale.

17 Luglio : la Provincia di Varese presenta il Piano esecutivo d'area di Malpensa. L'elaborato, che prende in considerazione un'area di 180 chilometri quadrati con 200 mila residenti, si basa su una previsione di sviluppo aeroportuale di 12 milioni di passeggeri, ed è articolato in dieci punti:

1. accelerare la realizzazione di Malpensa 2000 per evitare che si sviluppino e si consolidi la concorrenza degli altri scali europei;
2. cogliere l'opportunità aeroportuale per progettare una ristrutturazione urbanistica dell'area;
3. creare la "città di Malpensa", ovvero un nuovo

sistema urbano costituito dagli undici Comuni compresi nell'ambito del Piano; 4. valorizzare il posizionamento di Malpensa nell'area regionale e interregionale; 5. avviare un processo di crescita urbana nella fascia di territorio regionale che da Malpensa giunge sino a Bergamo, in prospettiva della futura realizzazione della Pedemontana; 6. creare il Parco della Malpensa come carattere strutturale del nuovo sistema urbano e in continuazione fisica del Parco del Ticino; 7. caratterizzare il modello insediativi con la prevalente conferma dei nuclei esistenti senza ulteriore impegno di aree libere; 8. creare una maglia viaria a reticoli che possa anche assolvere alle esigenze della mobilità locale; 9. puntare sull'innovazione nello sviluppo dei settori produttivi; 10. puntare sui caratteri della modernità e dell'internazionalità nell'habitat e nei servizi.

Basta questo decalogo, in alcuni punti davvero mistificatorio, per vanificare i propositi dichiarati in premessa, ovvero la limitazione degli effetti negativi dell'insediamento aeroportuale. Infatti il Piano, costato un miliardo e 200 milioni, si presenta come uno strumento per stimolare gli appetiti speculativi dei Comuni, alcuni dei quali, ormai rassegnati all'ineluttabilità di "Malpensa 2000", puntano ad utilizzare lo strumento del P.T.E.A., per privilegiare la soluzione-monetizzazione dei propri problemi territoriali. Il Piano, da strumento per la valutazione ambientale e la pianificazione esterna del territorio intorno all'aeroporto, si trasforma in un formidabile strumento di baratto con le Amministrazioni locali, ratificandone in modo acritico le scelte urbanistiche. La Grande Malpensa come "bastone" e il piano d'area come "carota" tanto per essere chiari !

1990

22 Gennaio: il Consiglio delle Comunità Europee, dando seguito alle decisioni assunte in materia di trasporti a Strasburgo lo scorso dicembre, adotta una risoluzione che impegna gli organismi dell'unione alla presentazione di un programma di lavoro (e relative proposte specifiche) relativo alle reti di trasporto comunitarie.

02 Giugno: dopo sette mesi (un record) ed una spesa di 95 miliardi vengono inaugurati i 9 chilometri di superstrada ristrutturata - la 336 - che dallo svincolo autostradale di Busto Arsizio conducono a Malpensa. L'opera però non è completa: manca il sovrappasso per l'aeroporto, pertanto le auto dovranno percorrere un tratto della vecchia carreggiata e mancano gli svincoli attorno alla cintura di Gallarate. Inoltre sono ancora da predisporre le tanto promesse barriere anti-rumore. Alla vigilia della scadenza naturale della legislatura provinciale, il Piano d'area viene messo ai voti. I partiti di maggioranza(DC-PSI) non trovano l'intesa ed il Piano viene bocciato. Ha così successo l'opposizione di alcuni Comuni, che nei mesi precedenti avevano fatto forti pressioni sulla Provincia affinché accogliesse nel Piano le loro ulteriori ipotesi di sviluppo. Gallarate

e Busto Arsizio, i due più importanti centri urbani della zona, avevano infatti programmato ipotesi di sviluppo gigantesche. Ricordiamo, per esempio, la zona polifunzionale di Gallarate, consistente nella cementificazione di ben due milioni di metri quadrati di aree agricole site attorno alla superstrada della Malpensa.

19 Novembre: Alla presenza di Karel Van Miert, commissario Ue ai trasporti, avviene la posa della prima pietra della nuova aerostazione di "Malpensa 2000". I lavori di ampliamento si mettono in moto incuranti dell'assenza di ogni strumento di pianificazione urbanistica del territorio esterno al sedime aeroportuale.

1991

Febbraio : la S.E.A. presenta al Parlamento europeo di Strasburgo il progetto aeroportuale. E' l'avvio ufficiale di un percorso che, nelle intenzioni S.E.A., serve per applicare al progetto/prodotto "Malpensa 2000", il marchio dell'Unione europea. Una iniziativa d'immagine per meglio affrontare la concorrenza di altri scali, nei confronti dei quali il futuro aeroporto dovrà cercare di sottrarre traffico.

08 Maggio: il Consiglio Provinciale discute la stesura finale del Piano d'area di Malpensa per l'approvazione. L'Assessore al Territorio, il DC Michele Scandroglio, svela cosa è realmente lo strumento urbanistico in discussione, dichiarando: "lo strumento in discussione...non fa altro che accogliere quanto già in precedenza deciso dai comuni". Tuttavia la nuova stesura del piano, pur contemplando le nuove previsioni urbanistiche sollecitate dai Comuni, non trova una maggioranza in grado di sostenerla. Passa così la proposta PDS che chiede un rinvio per apportare alcuni ritocchi (riduzione degli interventi residenziali e produttivi nei comuni di Somma Lombardo e Vizzola Ticino) come condizione per mutare favorevolmente l'orientamento di voto del partito della Quercia. In gioco c'è anche il possibile ingresso del PDS nella maggioranza che governa la provincia di Varese. Di contro, agguerriti, e decisamente contrari al piano, gli ambientalisti che rimarcano le lacune sotto il profilo dell'impatto ambientale, e i consiglieri della Lega Nord, che avversano il Piano con lo scopo di accelerare il crollo dell'Amministrazione provinciale. Del resto, un ente come la Provincia, senza alcuna forza cogente e privo delle deleghe necessarie per poter "imporre" scelte sovracomunali, come può mediare gli appetiti, le aspettative ed i conflitti intreggiati con le scelte urbanistiche di un Piano d'area che vale 2 mila e 500 miliardi di sole infrastrutture?

08 Aprile: la Regione Lombardia e il Ministero dell'Ambiente, nell'ambito del programma Triennale di Tutela Ambientale 1989/1991 che prevede finanziamenti statali per la predisposizione dei sistemi di monitoraggio

dell'inquinamento acustico nelle aree urbane ed aeroportuali, stipulano una intesa programmatica che comprende anche il sistema di monitoraggio acustico della Malpensa.

02 Luglio: Legambiente e Codacons presentano alla Procura della Repubblica presso la Pretura di Gallarate, un'esposto-denuncia contro l'avvio dei lavori per la realizzazione di "Malpensa 2000", in assenza della concretizzazione degli impegni previsti da leggi ed atti amministrativi, con specifico riferimento al dispositivo della delibera regionale n. 274/86

1992

Esplode Tangentopoli. Vengono inquisiti i vertici della S.E.A., i politici provinciali che avevano gestito l'iter del piano, alcuni tecnici che il piano d'area di Malpensa l'avevano redatto ed i principali esponenti delle segreterie politiche della Dc e del Psi. Il cantiere di "Malpensa 2000" si ferma. Il conseguente blocco dei finanziamenti interrompe anche i lavori già cominciati (come la stazione ferroviaria di Busto Arsizio) e si dovrà riprendere l'iter procedurale della gara internazionale per la progettazione, non essendo più ammessi atti aggiuntivi a trattativa privata .

1993

20 Ottobre: riaprono i cantieri di "Malpensa 2000" dopo lo stop causato da Tangentopoli.

Dicembre: il Consiglio europeo istituisce un gruppo di rappresentanti personali dei capi di stato e di governo al fine di accelerare il completamento delle reti transeuropee e ne affida la presidenza al commissario Henning Christophersen. Il progetto completo della rete TEN prevede una infrastruttura di trasporto integrata e multimodale su scala comunitaria attraverso la creazione di corridoi del traffico che colleghino l'Europa occidentale a quella orientale. All'esame del gruppo di lavoro ci sono diversi progetti, tra i quali Malpensa 2000

1994

09 Marzo: viene emanato il Notam permanente 1A 769-94-LI che prescrive nuove rotte di decollo. Le rotte tracciate provocano l'esultanza del Comune di Casorate Sempione che solo un anno prima aveva denunciato all'autorità giudiziaria il rumore aereo assordante sopra il proprio centro abitato. E' l'ennesimo capitolo della stupida guerra dei poveri che vede gli amministratori locali impegnati ad allontanare gli aerei dal proprio centro abitato (sulla testa di chi?) illudendo così le popolazioni che si stà contrastando efficacemente il "pericolo Malpensa". E questo

proprio mentre in sede Nazionale ed Europea si stanno decidendo i futuri di Malpensa, ovvero del Grande scalo Hub.

16 Giugno: il Christophersen Group, in visita al cantiere di Malpensa 2000, concede i requisiti di "aeroporto europeo" al maxi progetto aeroportuale consegnando ai capi di stato dei paesi membri l'assunzione delle conseguenti decisioni politiche.

24-25 Giugno: al Consiglio europeo di Corfù i ministri economici dell'Unione approvano il pacchetto di undici progetti in materia di trasporti (le reti TEN), tra questi Malpensa 2000. La ratifica finale è rinviata al prossimo vertice previsto per fine anno ad Essen, poichè l'elenco viene ancora considerato orientativo, in quanto è possibile aggiungere altri progetti(3 nuove opere dei tre nuovi Stati membri) o riclassificarli, qual'ora il loro stato di avanzamento cambiasse.

01 Luglio: con D.L. n. 428 recante disposizioni in materia di trasporto ferroviario, con riferimento anche alla tratta Saronno-Malpensa, il Ministero dei trasporti si impegna ad attivare "la concentrazione del traffico aereo sull'aeroporto di Milano-Malpensa in tempo utile rispetto al completamento del processo di liberalizzazione del trasporto aereo in Europa previsto per il 1° Aprile 1997"(come da successivo provvedimento di legge n. 505).

Agosto: la legge 505 stanziava 465 miliardi per il completamento del collegamento ferroviario FNM Milano-Malpensa.

Ottobre: la Commissione di esperti dell'Unione europea, il Christophersen Group incontra i responsabili di Sea, Governo e Regione per verificare lo stato di fatto del progetto Malpensa 2000. Agli esperti dell'Ue viene garantito l'impegno del Governo italiano per la realizzazione dei collegamenti stradali e ferroviari indispensabili per rendere possibile il trasferimento di traffico da Linate a Malpensa. Lo schema di distribuzione del traffico sarà oggetto di uno studio tra le compagnie aeree e la Commissione europea.

12 Dicembre: Brian Unwin, presidente della Banca europea degli investimenti (BEI), davanti al sindaco di Milano Marco Formentini, al ministro del Bilancio Giancarlo Pagliarini, ed al presidente della Sea, Alfredo Gianetti, firma l'accordo che concede alla società che gestisce gli aeroporti milanesi, il finanziamento di oltre 400 miliardi per la realizzazione di Malpensa 2000. L'erogazione del credito, da restituire in quindici anni, è prevista in due tranche di circa 200 miliardi l'una.

1995

Aprile: la Commissione trasporti del Parlamento di Strasburgo approva un emendamento che prevede l'estromissione di Malpensa 2000 dai progetti prioritari per l'Europa. Fortemente preoccupata la dirigenza Sea, che vede dietro questa manovra un colpo delle lobbies che temono che Malpensa 2000 sottragga traffico agli altri scali europei. Germania e Grecia sono in prima fila contro il maxi progetto aeroportuale italiano. Viene pubblicato uno studio sulla qualità dell'aria nel Parco Regionale Lombardo della Valle del Ticino, eseguito dalle Sezioni di Biologia Ambientale dei Presidi Multizonali di Igiene e Prevenzione (P.M.I.P.) di Varese, Parabiago e Pavia. Il monitoraggio dell'aria, effettuato mediante l'analisi dei licheni "I risultati della presente indagine, effettuata nel corso del 1994 sul territorio del Parco Lombardo della Valle del Ticino, evidenziano una situazione di generale compromissione della qualità dell'aria a causa dell'elevata industrializzazione ed urbanizzazione di alcuni centri e dall'intenso traffico autoveicolare" "Zona A (rosso), qualità dell'aria:pessima. Comprende le aree con I.A.P. variabili fra 0 (deserto lichenico) e 2. Copre circa 11% dell'intero territorio. In provincia di Varese rientrano in questa zona Gallarate, Samarate, Ferno e Vizzola Ticino, centri ad elevata industrializzazione, con intenso traffico autoveicolare e situati in prossimità dell'aeroporto civile di Malpensa".

26 Aprile: il Coordinamento per la revisione e il controllo del Progetto "Malpensa 2000", presenta all'apposita Commissione del Parlamento europeo di Strasburgo, una Petizione Popolare che chiede la Valutazione di Impatto Ambientale per l'aeroporto di Milano-Malpensa, secondo la direttiva CEE 85/337.

La V.I.A. deve prevedere:

la soglia di rumore al valore di 50 dBa; la sospensione dei voli notturni dalle h 22.00 alle h 06.00; la redazione di un rapporto sul rischio probabilistico di incidenti aerei (PRA).

L'iniziativa, avviata sulla base del regolamento del Parlamento europeo che consente di presentare petizioni riguardanti materie "rientranti nel campo di attività dell'Unione europea", ha in poche settimane raccolto circa 3000 firme di cittadini residenti attorno a Malpensa.

18 Maggio: l'Assemblea comunitaria di Strasburgo approva con 237 voti a favore (110 i contrari e dieci gli astenuti) la relazione del deputato tedesco Piecyk (socialdemocratico) che cancella l'ampliamento di Malpensa dalla lista delle opere prioritarie da realizzare entro il 2000. A Bruxelles viene diramata una nota della rappresentanza del governo italiano che ribadisce l'importanza del progetto Malpensa e l'inaccettabilità della decisione del Parlamento europeo. Alla nota governativa fanno subito eco alcuni politici italiani, tra questi spicca il Presidente della regione Lombardia, Formigoni che testualmente dichiara : "Il voto del

Parlamento europeo anti Malpensa non ritarderà di un solo secondo la realizzazione dello scalo lombardo. Anzi la Giunta regionale ha in cantiere alcune iniziative che per metteranno la realizzazione di Malpensa 2000 nei tempi previsti". Rincarà la dose l'assessore regionale lombardo ai trasporti Pozzi, che nel corso di un convegno internazionale a Monaco di Baviera, dichiara: ".. quella del Parlamento europeo è una decisione gravissima che contestiamo fortemente. L'aeroporto di Malpensa è uno scalo di fondamentale importanza per il Sud Europa e rappresenta per la Lombardia, a servizio dell'intero paese, un traguardo irrinunciabile. Un concetto, data la decisione della maggioranza, che tanti Eurodeputati italiani non hanno capito o hanno fatto finta di non capire o non erano neanche a Strasburgo a fare il loro dovere., Ciò nonostante Malpensa 2000 si farà ed entrerà in funzione alla data prevista". Unico a non unirsi al coro degli "affranti" per il voto dell'europarlamento è il Presidente del Gruppo Verde, Alexander Langer, che dirama un comunicato stampa per chiarire il voto convinto e compatto degli ecologisti europei contro la proposta di risoluzione sulle reti transeuropee.

28 Settembre: il Consiglio comunale di Segrate, investito da un grave danno acustico prodotto dagli aerei in decollo da Linate a seguito dell'avvenuta interdizione al sorvolo del polo chimico di Pioltello-Rodano, con delibera n. 69 chiede al Ministero dei trasporti e a tutti gli altri organismi competenti di adottare diverse misure e procedure riguardo l'operatività dello scalo Forlanini, tra le quali, si cita testualmente: ... il trasferimento dei voli cargo e dei voli internazionali a Milano-Malpensa nel più breve tempo possibile ed al declassamento dell'aeroporto di Linate.

27 novembre : viene inaugurato l'ampliamento dell'aerostazione di Malpensa Nord (Terminal 2). Il nuovo terminal viene ritenuto indispensabile per far fronte alla crescente domanda di trasporto aereo, in attesa del Polo Funzionale di Malpensa 2000.

13 Dicembre: grazie ad un emendamento italo-tedesco (Baldarelli, Imbeni, Ghilardotti e Piecyk), l'Europarlamento reinserisce Malpensa 2000 nell'elenco delle grandi opere da finanziare con contributo Ue. Il reinserimento, tuttavia, non comprende più la voce "Malpensa 2000", sostituita con la più generica definizione di "infrastruttura aeroportuale Malpensa Linate collegamenti ferroviari e strutture aeroportuali cittadine per trasporto combinato e intermodale", ed il conseguente stanziamento di 91 miliardi di ecu per il periodo 1995/1999, comprende anche la realizzazione della dorsale adriatica (trasporto combinato Monaco di Baviera-Ancona-Brindisi-Cipro e Africa del Nord). A queste condizioni ogni dubbio sulle reali intenzioni dell'Ue circa il sostegno al progetto Malpensa 2000 sono legittime.

20 Dicembre: l'euforia per il ripescaggio all'italiana di "Malpensa 2000" da

parte dell'Europarlamento di Strasburgo gioca brutti scherzi alla S.E.A., che per bocca del suo Direttore generale, preannuncia forti investimenti per la difesa del territorio e per la mitigazione ambientale delle strutture aeroportuali, ma contestualmente avverte le comunità locali che non sarà possibile esaudire la loro richiesta di chiusura notturna dello scalo. I rumori aerei, tenuti sotto stretto controllo, renderanno superfluo la chiusura dell'aeroporto dalle ore 22 alle ore 6. Parola di S.E.A.

1996

01 Febbraio: la Commissione europea ai Trasporti, bocchia l'emendamento presentato in dicembre all'Europarlamento. Nei fatti l'emendamento in questione mette l'accento sui collegamenti con il complesso aeroportuale e sembra escludere l'aeroporto di Malpensa in quanto tale. Nessuna garanzia, quindi, che Malpensa rientri tra i 14 progetti prioritari. Occorrerà avviare una procedura di conciliazione tra Europarlamento, Consiglio dei Ministri dei 15 Paesi e la Commissione Trasporti, per dirimere in modo trasparente la questione. Lo stesso giorno il Ministero dell'ambiente italiano, in risposta ad una specifica richiesta della Commissione per la Petizione Ue, sulla petizione 624/95, ribadisce che l'autorizzazione per il potenziamento dell'aeroporto di Malpensa fu concessa prima dell'entrata in vigore della direttiva 85/337/CEE concernente la valutazione degli effetti sull'ambiente di alcuni progetti pubblici e privati, per questo motivo il progetto Malpensa non venne sottoposto alle tutele ambientali della citata direttiva.

09 Maggio: nel corso dell'assemblea degli azionisti convocata per l'approvazione del bilancio 1995, la S.E.A. conferma la volontà di operare un massiccio spostamento di traffico da Linate a Malpensa. Lo scalo di Linate vedrà ridotta drasticamente la sua attività: scenderà infatti dagli attuali 12 milioni a 2/3 milioni di passeggeri all'anno. Nulla di nuovo sotto il sole. Da 25 anni a questa parte una sola volontà: trasferire Linate a Malpensa.

14 Giugno: la Giunta regionale lombarda adotta la proposta di Programma regionale di Sviluppo 1995/2000 (atto n. 14313), ovvero la Lombardia alle soglie del terzo millennio secondo Formigoni. Malpensa 2000, la più grande impresa che nascerà in Lombardia nei prossimi anni, non può che trovare adeguato risalto nel documento che difatti inserisce il mega-progetto aeroportuale tra i progetti strategici della VI legislatura. La reinfrastrutturazione della Lombardia, idea centrale della proposta di programma, passa anche e soprattutto attraverso la riorganizzazione del sistema aeroportuale, non solo per quanto riguarda la circolazione delle persone ma anche, e soprattutto, per quanto concerne la circolazione delle merci. Per non vanificare questo processo è indispensabile che attorno alla nuova Malpensa trovino posto tutti gli insediamenti necessari,

quali Trade Center, Cargo City, ecc... E i problemi ambientali ? Niente paura. La soluzione Formigoni è follemente chiara: usare le ricadute economiche di questi insediamenti come effetto di mitigazione nei confronti delle popolazioni e del territorio.

05 Luglio: il ministro dei Trasporti Burlando emana il decreto 46-T che definisce i criteri di ripartizione del traffico aereo tra Linate e Malpensa. Ad un successivo decreto il compito di stabilire la data di entrata in esercizio del polo funzionale di Malpensa 2000.

08 Luglio: la Giunta Provinciale di Varese delibera di affidare al Centro studi PIM di Milano l'incarico di redarre il Piano d'Area Malpensa. In ottemperanza al disposto della delibera regionale del 1986 che attribuisce alla Provincia di Varese il compito di redarre il Piano Esecutivo d'Area e viste le vicende che portarono al naufragio del Piano d'Area Techint (1990), l'Amministrazione Ferrario riprende la questione della pianificazione urbanistica del territorio interessato dichiarando l'urgente necessità di elaborare un nuovo piano adeguato ai nuovi scenari di sviluppo emersi nel corso degli ultimi anni. In parole povere si intende redarre uno strumento urbanistico "compatibile" con gli appetiti economico/speculativi da sempre connessi alla realizzazione della Grande Malpensa. Non casualmente anche in questa riedizione a farne le spese sarà la questione ambientale: del previsto studio di impatto ambientale sia in termini aeroportuali che di indotto, nemmeno l'ombra. Inoltre nella disciplina di incarico al Centro Studi PIM di Milano per l'elaborazione del Piano d'Area si omette di richiamare il limite di traffico stabilito dalla delibera regionale del 1986, ovvero gli otto milioni di passeggeri quale traffico di prima soglia con i condizionamenti ad ogni sviluppo futuro verso il tetto dei 12 milioni di passeggeri previsti dal prg aeroportuale solo dopo il pieno utilizzo delle capacità operative della aerostazione di Linate. Questo nonostante sia ben noto sul piano tecnico che il movimento passeggeri e merci ha un rapporto diretto sul dimensionamento delle infrastrutture per l'indotto e di conseguenza sull'impatto ambientale e soprattutto una pesante incidenza sulla qualità della vita e sulla salute degli abitanti dei centri che gravitano attorno a Malpensa.

23 Luglio: con decisione 1692/96 il Parlamento europeo definisce gli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti. Trova così esecuzione ufficiale il compromesso raggiunto in extremis il 17 Giugno in occasione del Consiglio "Trasporti" tenutosi in Lussemburgo. In quella sede le due istituzioni comunitarie, Parlamento e Consiglio dei Ministri per i Trasporti dell'Unione, si erano tenacemente confrontati con l'obiettivo di definire orientamenti comuni in materia. In particolare il Parlamento Europeo spunta a proprio vantaggio un rafforzamento della tutela ambientale legata alla realizzazione della rete

TEN, ottenendo l'inserimento nel testo del regolamento di un articolo specifico relativo alla protezione ambientale, l'art. 8. Ai sensi di detto articolo, gli Stati membri devono tenere in considerazione la tutela ambientale nelle fasi di definizione e di realizzazione dei progetti facendo delle valutazioni dell'impatto ambientale dei progetti di interesse comune. Queste valutazioni vanno redatte secondo le disposizioni delle Direttive 85/377/CEE (VIA) e 92/42/CEE (conservazione degli habitat naturali e della fauna e la flora selvatici). Il progetto n. 10 "Malpensa 2000", come noto, è sito nel bel mezzo del Parco Naturale della Valle del Ticino. Da rammentare altresì che la Commissione Europea ha il compito di concepire la metodologia per svolgere un'analisi strategica dell'impatto dell'intera rete TEN. Il Parlamento europeo, di contro, deve cedere sulla richiesta che i progetti prioritari definiti al Vertice di Essen (1994) diventino giuridicamente vincolanti per gli Stati membri, stabilendo a priori tempi e modi della loro attuazione. Nel testo finale del regolamento vengono definite solo le caratteristiche che ogni singolo progetto deve avere per essere considerato di interesse comune e quindi ricevere i finanziamenti stanziati, ma non per questo la loro realizzazione è obbligatoria.

23/24 Luglio: la Commissione per le Petizioni UE esamina la Petizione 624/95 promossa dal Coordinamento per richiedere la V.I.A. su Malpensa. Grazie all'azione dell'eurodeputato verde Gianni Tamino i Commissari ritengono necessario chiedere chiarimenti alle autorità italiane, anche alla luce della recentissima deliberazione del Parlamento europeo che lega la realizzazione dei progetti TEN al rispetto della normativa ambientale comunitaria.(CSTP)

30 Luglio: Il presidente del Consiglio dei Ministri, Prodi, visita i cantieri dell'aeroporto. La linea del Governo non ha tentennamenti: Malpensa 2000 è una occasione da non sprecare. Naturalmente dal punto di vista economico poiché ambiente e salute non rientrano nelle preoccupazioni di Prodi e dei suoi Ministri. I Comuni del C.U.V. consegnano al Presidente del Consiglio una piattaforma di richieste "irrinunciabili ed indifferibili": ritiro del decreto Burlando, nuova VIA, divieto dei voli notturni e indagine epidemiologica, sono le richieste più significative nonché le solite inascoltate da sempre.

Ottobre: il collegamento ferroviario Malpensa Express, ottiene l'approvazione del progetto dalla Conferenza dei Servizi che però detta prescrizioni di modifiche e stralcia il tratto di Castellana poiché l'Amministrazione locale si oppone al raddoppio "a raso migliorato" chiedendo la realizzazione di un tunnel. Il percorso del progetto si sdoppia e viene implicitamente accettato il fatto che il servizio partirà con alcune penalizzazioni, essendo ormai i tempi incompatibili con la progettazione e la realizzazione del tunnel.

1997

15 Aprile: nuova (ed ennesima) riunione della Commissione per le Petizioni dell'Ue che torna ad esaminare la petizione 624/95 alla luce di informazioni complementari trasmesse ai commissari dalla Commissione esecutiva. Sostanzialmente il governo europeo insiste nel sostenere la non retroattività dell'applicazione della direttiva sulla V.I.A. per il caso Malpensa. La Commissione per le Petizioni chiude i lavori con un nulla di fatto, richiedendo ulteriori chiarimenti alle autorità competenti.

04 Luglio: Il Consorzio dei 9 Comuni aeroportuali (C.U.V.) trasmette alla Provincia di Varese le prime osservazioni in merito alla documentazione già elaborata sul Piano d'Area di Malpensa. Nel documento si denuncia il ruolo marginale dei Comuni del CUV.

24 Luglio: Con deliberazione nr. 75 il Consiglio Provinciale di Varese, in seduta straordinaria, approva la proposta di "Piano Territoriale d'Area Malpensa".

28 Luglio: Il Consiglio Direttivo del Parco del Ticino con atto nr. 257 esprime il proprio parere in merito al Piano Territoriale d'Area di Malpensa. Il Parco esprime "...allo stato attuale del progetto parere negativo alla proposta di Piano Territoriale d'Area di Malpensa, così come formulato e proposto ...". Le motivazioni alla base di questo parere sono oltremodo "pesanti", soprattutto se si tiene conto del fatto che il Parco ha partecipato al Gruppo di lavoro istituito dalla Provincia di Varese proprio per la valutazione in corso d'opera degli studi di elaborazione del Piano d'Area a cura del Centro Studi PIM di Milano. La delibera del Parco espone innanzitutto una puntuale considerazione sulle incongruenze dello strumento urbanistico in parola, posto erroneamente sullo stesso piano del vigente Piano territoriale del Parco, mentre il Piano d'Area può esistere - ai sensi delle norme vigenti - solo in quanto strumento esecutivo del Piano del Parco stesso ai sensi dell'art. 18 della legge regionale n. 33 del 22/03/1980 (PTC). Inoltre, ed anche in conseguenza di questa "forzatura" pianificatoria, alcuni interventi previsti dal Piano d'Area risultano in evidente contrasto con il vigente Piano del Parco e con la variante di quest'ultimo approvata dall'Assemblea Consortile in data 11/05/1996 ed entrata in regime di salvaguardia. Infine il parco denuncia come il Piano d'Area, "...mentre determina con precisione obiettivi e interventi che causeranno sicuramente ricadute negative sull'ambiente non identifica né modi, né tempi, né fonti di finanziamento né, in alcuni casi, i soggetti incaricati della realizzazione degli interventi di compensazione e di miglioramento ambientale; si configura così un Piano che, mentre da una parte garantisce e consente ad operatori pubblici e privati di intervenire per realizzare gli scopi prefissati per lo sviluppo dell'indotto di Malpensa, dall'altro non individua nessuno strumento, né di

legge, ne finanziario, e spesso nemmeno i soggetti responsabili della realizzazione degli interventi di compensazione ambientale previsti. Inoltre il P.d.A. in oggetto manca di definire il numero di voli e di passeggeri a cui fa riferimento sposando una logica che vede "Malpensa 2000" proiettata ad evolvere senza precisi limiti sino a totale saturazione delle possibilità tecniche di ricezione dell'aerostazione, senza cioè tenere conto delle ricadute negative su popolazioni ed ambiente naturale circostanti".

29 Luglio: la Giunta regionale lombarda con delibera n. 30379 approva la bozza di convenzione con l'ANAS (Ente Nazionale per le Strade) e la SEA (Società Esercizi Aeroportuali) per il completamento del sistema di accessibilità alla nuova aerostazione di Malpensa 2000. I tracciati da definire sono: il collegamento alla A4 all'altezza dello svincolo di Boffalora, alla A8, alla Gronda Intermedia ed alla tangenziale Nord-Milano.

15 Agosto: vengono attivate in via sperimentale nuove rotte di decollo da pista 2 che dovrebbero ridurre il sorvolo dei centri abitati incuneandosi in un'area sopra il Ticino a sud dell'abitato di Golasecca (corridoio poco urbanizzato tra Somma Lombardo, Maddalena e Golasecca). Il nottham (vedi cartina) prevede due vie per gli aerei in uscita da pista 2 che dovranno poi ripassare a destra (radiofaro di Saronno) e a sinistra (radiofaro di Romagnano Sesia). La pista 2 è però troppo corta per consentire il decollo degli aerei più pesanti che continueranno a decollare da pista 1. Le nuove procedure "sperimentali" originano da una proposta dei Comuni del C.U.V. che nelle sedi competenti (Ministero dei Trasporti e Civilavia) hanno sottoposto questa proposta che si fonda su due precisi punti: assoluto rispetto delle rotte di uscita definite e specializzazione delle piste-salvo casi particolari: tutti di decolli da pista 2, la più lontana dai centri abitati, e tutti gli atterraggi da pista 1-. Questo in attesa, secondo la proposta del C.U.V., che venga ulteriormente allungata pista 2 per permettere agli aerei in uscita di virare verso il Ticino facilitandone l'imbocco del corridoio non urbanizzato. E' evidente la logica di piena accettazione della Grande Malpensa, da mitigare con escamotage sulle rotte che produrranno solo un trasferimento del rumore ad altre comunità dell'area aeroportuale.

23 Ottobre: il ministro dei Trasporti Burlando emana il secondo decreto (57-T) che fissa per il 25 ottobre 1998 la data di apertura del nuovo scalo di Malpensa 2000 con il conseguente massiccio spostamento di traffico aereo da Linate a Malpensa.

31 Ottobre: il Ministero dell'ambiente, di concerto con il Ministero dei trasporti, emana il decreto che detta la "Metodologia di misura del rumore aeroportuale". Il provvedimento mira a definire la classificazione dell'intorno aeroportuale attraverso tre fasce di territorio:

zona A: limite massimo 65 dB(A) - indice Lva - nessuna limitazione agli insediamenti; zona B: limite massimo 75 dB(A) - indice Lva - attività produttive e terziarie ed assimilate con l'adozione di adeguate misure di isolamento acustico; zona C: oltre i 75 dB(A) - indice Lva - attività connesse all'aeroporto.

Nel resto del territorio circostante l' aeroporto non si può superare la soglia dei 60 db(A).

12 Dicembre: attraverso una comunicazione alla Giunta, il Presidente della Lombardia Formigoni illustra l'iter procedurale attraverso il quale giungere alla approvazione del Piano d'area di Malpensa: "in tempi compatibili con l'apertura della nuova aerostazione". Formigoni si basa su una proposta emersa in sede tecnica, su richiesta dell'ufficio legislativo regionale, che evidenzia in modo chiaro come lo strumento pianificatorio in esame sia di dubbia collocazione giuridica. Viene quindi indicata la strada della legge speciale per "svicolare" dalle vigenti normative di pianificazione, in particolare dal Piano Territoriale del Parco del Ticino che è legge regionale e le cui tutele sono in aperto contrasto con gli interventi economico-speculativi più significativi previsti dal Piano d'area (com. n. 5).

16 Dicembre: Nasce l'Osservatorio Ambientale Malpensa 2000, costituito da Regione Lombardia, Provincia di Varese, Parco del Ticino, Consorzio dei Comuni di Malpensa e la Sea. Gli scopi dell'Osservatorio sono di tipo "ricognitivo", cioè finalizzate all'acquisizione di dati ed informazioni relative all'impatto ambientale di Malpensa e del sistema di trasporto su gomma e rotaia ad essa collegato. E nel frattempo una nota Sea riepiloga l'attenzione "estrema" che la società milanese ha (a suo dire ...) sempre riservato alle questione ambientali.

1998

Febbraio: E' il momento di verificare le rotte di decollo su Malpensa dello scorso Agosto. Le procedure adottate in via sperimentale avrebbero dovuto indirizzare il decollo degli aerei su un corridoio compreso tra Somma Lombardo e la frazione di Maddalena e tra Golasecca e Coarezza, scarsamente popolato (vedi cartina), invece, la necessità di non interferire con le attività dei locali aeroclub (Vergiate e Venegono) e con l'aeroporto svizzero di Lugano, hanno costretto gli aerei ad un decollo più a nord penalizzando fortemente gli abitati di Somma Lombardo, Golasecca, Vergiate e Sesto Calende. sarà davvero solo questo il motivo del sostanziale fallimento della sperimentazione sulle rotte? Quel che conta è che comunica a farsi strada la consapevolezza che i problemi posti da Malpensa (non ancora Grande!) non si risolvono semplicemente spostando il fastidio sulle comunità vicine e che quindi è necessario porsi con maggiore tenacia il problema del contenimento dello sviluppo

dell'aeroporto nei limiti del prg approvato nel 1987 che l'imminente apertura della nuova aerostazione farà, invece, definitivamente saltare.

03 Marzo: dopo 3 mesi di trattative viene sottoscritto l'accordo tra la Sea e le organizzazioni sindacali Cgil-Cisl-Uil, Ugl, Sinpa per il trasferimento dei dipendenti dall'aeroporto di Linate al nuovo scalo di Malpensa 2000. L'accordo, che coinvolge circa 2500 persone, è la conseguenza dell'attuazione del decreto ministeriale che ha fissato al 25 ottobre il trasferimento dei voli nel nuovo scalo di Malpensa 2000. Sea dichiara che l'onere dell'accordo - valutabile sui 34 miliardi - appare sostenibile e recuperabile in tempi rapidi, attraverso lo sviluppo della nuova aerostazione e grazie al previsto miglioramento dei costi produttivi.

16 Aprile: "Senza creare conflittualità con il governo dell'Ulivo, ... e perseguendo la strada della ragionevolezza ponendosi contro eventuali iniziative strumentali promosse da Polo e Lega Nord". Sono queste le motivazioni che spingono le strutture locali del Partito Democratico della Sinistra a dar vita ad un coordinamento Ambiente e Territorio che si dovrà occupare di Malpensa 2000. Ovviamente in un'ottica a sua volta strumentale, come si evince dalle premesse e con obiettivi di merito assai mediocri, pienamente allineati all'obiettivo primario di non demonizzare Malpensa 2000 poiché l'operazione aeroporto: "offrirà all'intero sistema economico significative opportunità di sviluppo e di lavoro". Fortunatamente questo gruppo di lavoro non produrrà alcunché di significativo, rivelandosi come un'entità "fantasma".

23 Aprile: A nome e per conto del Coordinamento per il controllo e la revisione del progetto Malpensa 2000 le associazioni e le forze politiche ambientaliste presentano le proprie osservazioni al Piano Territoriale d'Area di Malpensa. Al centro delle motivazioni che spingono il Coordinamento a chiedere il ritiro del piano e la sua riformulazione sono la mancanza dello studio di valutazione ambientale e l'incompatibilità di alcuni insediamenti con il vigente Piano Territoriale del Parco del Ticino.

24 Aprile: la Segreteria del C.U.V. (Consorzio dei Comuni di Malpensa) chiede la più ampia adesione alla manifestazione popolare sulle problematiche di "Malpensa 2000" che intende promuovere per il 17 maggio p.v. davanti allo scalo aeroportuale. Nel documento di presentazione il C.U.V. prende di mira il decreto Burlando del 23/10/97 che prevede lo spostamento dei voli da Linate a Malpensa in aperto contrasto con il disposto della delibera regionale del 1986 e definisce gli obiettivi della manifestazione: a) nuova valutazione di impatto ambientale per stabilire il livello di compatibilità tra le nuove ipotesi di movimenti aerei ed il territorio, tenendo conto di tutti i fenomeni negativi indotti in particolare quelli relativi al traffico su gomma; b) blocco dell'attuazione del Decreto relativo al trasferimento dei voli da Linate a Malpensa e

ridefinizione concordata del traffico aereo trasferibile in relazione ai seguenti punti:

più razionale utilizzo del sistema aeroportuale lombardo; rispetto dei risultati della necessaria Valutazione d'Impatto Ambientale; scaglionamento dei trasferimenti solo in stretto e contestuale legame con la realizzazione di idonei accessi ferroviari e stradali a Malpensa; realizzazione di un serio sistema di monitoraggio che consenta di approntare precise procedure antirumore sia in fase di decollo che di atterraggio.

04 Maggio: il Comune di Milano, azionista di maggioranza Sea, delibera il proprio assenso al decreto Burlando per l'avvio della nuova aerostazione di Malpensa 2000 per il 25 ottobre p.v.

17 Maggio: l'adesione all'iniziativa è significativa, sia per quanto riguarda l'aspetto istituzionale (si conteranno ben 51 Comuni presenti) che politico ed associazionistico. Ma quel che più conta è che a rispondere con una partecipazione numerosa sono i cittadini della zona che, in oltre 5000, sfileranno in difesa dei loro diritti inalienabili alla vita, alla casa ed all'ambiente salubre.

18 Maggio: Anche grazie al successo della manifestazione popolare del giorno prima una delegazione del Coordinamento composta da rappresentanti del WWF, di Legambiente, dei Verdi Sole che Ride e di Sinistra Verde, viene ricevuta a Roma dal Ministro dell'Ambiente, On. Edo Ronchi. In presenza anche della prof.ssa Maria Rosa Vittadini - responsabile nazionale del Servizio di Valutazione di Impatto Ambientale - gli ambientalisti documentano:

l'assenza nel progetto Malpensa 2000 di qualsiasi analisi delle pesanti ricadute ambientali; la realizzazione di opere e strutture in assoluta difformità dalle previsioni del Prg approvato nel 1987; i ritardi e le incongruenze del Piano d'Area adottato dalla Provincia di Varese; la lievitazione abnorme del volume di traffico passeggeri (dagli 8 milioni pax/anno ai 24-30 milioni di pax/anno) e merci (dalle 160 mila tonnellate/anno ad un milione e più attraverso la realizzazione della Cargo City). Su questa base il Coordinamento chiede al Ministro dell'Ambiente l'apertura di una formale procedura di V.I.A. in considerazione delle rilevanti modifiche apportate al Prg del 1985 e dei nuovi volumi di traffico ipotizzati.

25 Giugno: a Montreal si svolge la conferenza IATA (l'associazione mondiale delle compagnie aeree), per definire l'orario invernale '98-99 che decorrerà dal prossimo 25 Ottobre. A Malpensa vengono assegnati 5600 slot (numero di voli, sia in decollo sia in arrivo) - dei quali 200 charter- alla settimana, pari a circa 800 movimenti al giorno. Aggiunti ai 150 movimenti giornalieri attribuiti a Linate, si arriva a un'offerta complessiva di quasi

1.000 movimenti al giorno rispetto agli attuali 700, con un aumento di circa il 40% calcolato sui due scali milanesi.

26 Giugno: il Servizio Valutazione d'Impatto Ambientale del Ministero dell'Ambiente inoltra al Presidente della Sea, Avv. Bonomi, la richiesta di avviare una nuova procedura di Via per Malpensa 2000. Lo stesso giorno il commissario ai trasporti dell'Ue, Neil Kinnock, scrive a Prodi una lettera informandolo che senza adeguati collegamenti di terra il nuovo aeroporto non potrà aprire. Si tratta di due episodi destinati in maniera diversa a condizionare gli sviluppi futuri della vicenda Malpensa. La comunicazione del commissario Kinnock apre lo scontro con il governo italiano sulla data di apertura di Malpensa che monopolizzerà il dibattito per tutta l'estate risolvendosi con l'emanazione di un nuovo decreto da parte del Ministro Burlando, decreto che condiziona il trasferimento totale del traffico da Linate a Malpensa, come previsto dal primo decreto del 1996, al completamento della rete ferroviaria e alla sistemazione della autostrada A8 dei Laghi. Se questo accontenta Kinnock e corrisponde agli interessi commerciali delle Compagnie Aeree che avevano impugnato il primo provvedimento del ministro Burlando, nulla cambia per le popolazioni locali che vedono solo dilazionato nell'arco di un anno o poco più l'arrivo di ulteriore traffico aereo sopra le proprie teste. La lettera della Vittadini, invece, è la prima "adesione" concreta alle richieste delle popolazioni locali. Tuttavia appare subito "politicamente" assai debole, soffocata dal clamore suscitato dalla "guerra" Kinnock/Burlando ed oggetto di duri attacchi come quello del presidente Sea, Bonomi, che dichiara: "la richiesta di uno studio ambientale proprio a ridosso dell'inaugurazione del nuovo scalo è strumentale, chiaramente finalizzata a boicottarne l'apertura: esprime la chiara volontà di un certo mondo ambientalista italiano di esercitare un potere di veto. Dunque che ognuno si assuma le proprie responsabilità".

04 Luglio: il Coordinamento scrive a Kinnock ed al commissario all'ambiente, Sig.ra Bjerregaard segnalando che le inadempienze del governo italiano in ordine al problema Malpensa non sono limitate al problema dei collegamenti, ma, ben più gravemente, investono gli aspetti ambientali e sanitari della zona.

29 Luglio: la dimostrazione di questa debolezza è visibile nell'arroganza della risposta di Sea al Servizio VIA del Ministero dell'Ambiente. La società responsabile del progetto Malpensa 2000 afferma: "... non si ritiene sussistano i presupposti per avviare la redazione di un nuovo studio ambientale...". (Sea) Il Ministero dei trasporti, del resto, in una nota indirizzata al Ministero dell'ambiente pochi giorni prima aveva ribadito da par suo che: "l'asserito incremento del traffico Aereo di per se solo, non può costituire presupposto per l'attivazione del V.I.A". La mobilitazione degli ambientalisti è immediata. Subito si comprende che la richiesta di

VIA deve trovare nel territorio di Malpensa la forza necessaria per concretizzarsi. Si costruisce così un ampio movimento di forze che si propone di dare vigore alla richiesta di VIA, qualificandone i contenuti e rivendicando garanzie sui tempi e sui modi della sua realizzazione. Diverse iniziative vengono promosse, su tutte si lancia la proposta di una nuova manifestazione davanti a Malpensa per il 25 ottobre, proprio il giorno dell'inaugurazione della nuova aerostazione. Vengono coinvolte anche le associazioni, i comitati civici ed i Sindaci dell'area del Novarese, interessati dal problema Malpensa e dall'impatto acustico al suolo causato dalle nuove rotte che per la prima volta sorvolano anche il territorio dell'Ovest Ticino.

03 Agosto: i Comuni della sponda piemontese del Ticino patiscono un disagio acustico crescente in virtù delle nuove procedure di volo adottate da un anno a Malpensa. Per contrapporsi a questo stato di cose, nasce il C.OVES.T, comitato che organizza la protesta delle popolazioni dell'Ovest Ticino e che risulta inserito a pieno titolo nel Coordinamento e nella Segreteria degli Enti Locali della Provincia di Novara.

13 Agosto: il Coordinamento scrive al Consorzio dei Comuni (CUV) ed al Parco del Ticino chiedendo il sostegno del territorio all'iniziativa del ministero dell'Ambiente.

20 Agosto: il Coordinamento scrive di nuovo a Kinnock e soci, trasmettendo la lettera della prof.ssa Vittadini del 26/06/98 a riprova dell'esistenza della questione ambientale per Malpensa 2000. Kinnock risponderà che in data 22 Settembre la Commissione Europea ha inoltrato una richiesta supplementare di informazioni alle autorità italiane proprio in merito alla iniziativa del Ministero dell'Ambiente su una nuova VIA per Malpensa 2000. Allo stato attuale non si conosce risposta da parte del governo italiano. Nel contempo, nell'imminenza della riunione della Commissione Ue per le Petizioni, il Coordinamento invia al Presidente, Fontana, una relazione per controdedurre le osservazioni inoltrate ai Commissari dalla Commissione esecutiva europea.

02 Settembre: il mese si apre con la riunione a Bruxelles della Commissione per le Petizioni che deve riesaminare la Petizione popolare 624/95 alla luce dei nuovi sviluppi. Sul tavolo dei Commissari il Coordinamento ha fatto pervenire, oltre ad una relazione di aggiornamento della vicenda Malpensa anche la lettera della prof.ssa Vittadini con relativa richiesta di VIA. All'unanimità i Commissari decidono di conseguenza di non accogliere le indicazioni della Commissione Europea, contrarie ad un nuovo studio VIA e di richiedere ulteriori chiarimenti alle autorità italiane. Un segnale positivo che sta ad indicare che, seppur timidamente, sta cominciando a prendere piede la questione ambientale.

16 Settembre: prosegue la “guerra” tra Roma e Bruxelles sull’apertura di Malpensa 2000. La decisione della Commissione Ue (1998/2625) è lapidaria. In due soli articoli, preceduti da un’ampia disamina dei fatti, la Commissione delle Comunità Europee stabilisce che: “ L’Italia non può applicare le norme sulla ripartizione del traffico all’interno del sistema aeroportuale di Milano contenute nel decreto 5 luglio 1996 n. 46-T e nel decreto 13 ottobre 1997 n. 70-T”. (nota UE) La reazione italiana è immediata. Diversi attori istituzionali si mobilitano in difesa del grande “Hub” sostenendo il governo centrale nell’azione di contrasto alle iniziative del commissario europeo Kinnock. A livello locale si distinguono il Presidente della regione Lombardia Formigoni e i DS, il partito del Ministro dei trasporti in carica Burlando.

09 Ottobre: esce il decreto ministeriale che ribadisce l’avvio dello scalo Hub a partire dal 25 ottobre, stabilendo però che il completamento del trasferimento del traffico aereo da Linate a Malpensa avrà termine al: “... completamento e messa in esercizio del collegamento ferroviario diretto tra Milano e Malpensa, con due frequenze ogni ora, e della corsia di emergenza dell’autostrada A8”.

25 Ottobre: si apre la nuova aerostazione di Malpensa 2000. Sulla Statale 336, di accesso all’aerostazione, più di 3000 cittadini, mobilitati dagli ambientalisti con l’adesione di alcuni sindaci lombardi e piemontesi (C.OVES.T) manifestano per chiedere l’avvio di una nuova procedura di VIA. E’ il primo corteo organizzato autonomamente dagli ambientalisti, poiché il CUV, incontrato ai primi di settembre da una delegazione del Coordinamento per co-promuovere la manifestazione, non riesce ad esprimere una posizione unitaria, lasciando libererà di comportamento alle singole amministrazioni consorziate (lettera del 06/10/98). Anche i Sindaci del Castanese non aderiscono alla manifestazione, perché, come dichiara il Sindaco di Robecchetto, Franco Ottolini: “Ci sono motivazioni diverse dalla manifestazione che fu indetta in primavera dai sindaci rispetto a quella di oggi degli ambientalisti. Siamo d’accordo sulla richiesta di una valutazione di impatto ambientale correlata ai livelli di traffico e relativi fenomeni indotti. Un po meno sulla realizzazione del collegamento Boffalora-Malpensa, che noi chiediamo di attuare in tempi strettissimi, perché questa strada toglierà il traffico altrimenti costretto a scaricarsi sui nostri centri urbani”. Quali siano queste motivazioni “diverse” non è dato sapere. Piuttosto appare evidente una certa “paura” che l’adesione alla manifestazione metta in pericolo gli investimenti per la viabilità locale, garantiti dal governo purché il Castanese “digerisca” il pieno sviluppo di Malpensa 2000. A livello di Enti locali siamo ancora lontani dalla piena consapevolezza dei valori della tutela del territorio e delle salute delle popolazioni !

04 Novembre: la VII Commissione Ambiente Territorio e Lavori Pubblici della Camera dei Deputati del Parlamento italiano approva all'unanimità una risoluzione parlamentare, proposta dall'On. Tosolini (Alleanza nazionale), che impegna il governo "... ad attivare urgentemente le procedure di Valutazione di Impatto Ambientale come da indicazione del Ministero dell'Ambiente...". Il Coordinamento, non appena in possesso del testo completo della risoluzione parlamentare, la inoltra alla Commissione per le Petizioni dell'Ue ed ai Commissari europei competenti alla partita a sostegno della Petizione 624/95.

27 Novembre: Alitalia e Klm (la compagnia olandese che gestisce lo scalo di Schipol), stipulano una alleanza (Master Cooperation Agreement) per creare una rete di collegamenti aerei su scala mondiale. L'accordo si basa sulla realizzazione del progetto Malpensa 2000 come scalo Hub passeggeri e merci e sulla privatizzazione di Alitalia che dovrà compiersi entro il 20 Giugno del 2000, pena la decadenza di ogni impegno da parte olandese. Nello stesso periodo Alitalia conclude un accordo con Sea per dar vita ad Alisea, una società destinata a gestire attività di handling a Malpensa. E' la prova provata della stretta relazione commerciale tra Alitalia e Sea. La compagnia nazionale contribuisce, del resto, per oltre il 50% del fatturato della concessionaria aeroportuale.

1999

12 Febbraio: presso la sala civica di Lonate Pozzolo gli ambientalisti organizzano un seminario sulla valutazione d'impatto ambientale. Relatore il prof. Virginio Bettini, docente della materia presso l'Università di Venezia ed esperto della procedura di livello mondiale. L'iniziativa ha lo scopo di fornire agli amministratori locali ed ai comitati di base, elementi di conoscenza tecnico-scientifica sulla normativa e sulla procedura di indagine degli impatti ambientali. In questo modo si vuole "concretizzare" la richiesta di V.I.A. per Malpensa 2000 affinché non resti uno slogan buono solo per volantini e manifesti. La sfida è di arrivare al Convegno che si vuole organizzare ad Aprile, con una proposta di lavoro concreta da sottoporre alle diverse autorità istituzionali. Difatti, al termine della serata, su proposta dell'Ecoistituto della Valle del Ticino, viene lanciata la proposta di V.I.A. autogestista, che comporterà la nascita di un gruppo di lavoro scientifico che verrà finanziato da alcune amministrazioni locali. Il lavoro dell'équipe, coordinata dal prof. Bettini, caratterizzerà in modo significativo l'azione del movimento antimalpensa nei mesi successivi.

20 Febbraio: scoppia la bufera al Consorzio Urbanistico Volontario dei Comuni di Malpensa Il presidente del Consorzio, Gerolamo Bergamaschi, è anche consulente SEA e in tale veste ha svolto un non meglio precisato studio di fattibilità per "la creazione di un soggetto giuridico avente finalità

di sviluppo sociale, economico e di tutela ambientale del territorio dell'intorno dell'aerostazione" (?). Ad "ammetterlo" è lo stesso Bergamaschi in risposta ad una interpellanza presentata da Forza Italia al comune di Somma Lombardo (sede del C.U.V.) . Come è possibile assume un incarico di consulente per conto SEA rimanendo contemporaneamente alla guida di un Consorzio che da anni si contrappone ai piani della società di gestione aeroportuale e responsabile del progetto Malpensa 2000, rivendicando il rispetto delle regole stabilite (volumi di traffico, valutazione ambientale, ecc...)? Se c'era bisogno di verificare sul campo l'oggettiva incapacità (e volontà?) del C.U.V. di essere reale controparte del Governo, della Regione e di SEA sul problema Malpensa, ecco la prova provata! Tra lo sconcerto di alcuni sindaci del C.U.V., piovono le richieste di dimissioni di Bergamaschi dalla presidenza del Consorzio.

14 Marzo: sono oltre 10mila le persone che partecipano alla manifestazione di protesta davanti alla nuova aerostazione di Malpensa 2000. Oltre ai Comitati lombardi e piemontesi sono presenti le massime autorità regionali e provinciali del Piemonte e ben 23 sindaci del novarese. La partecipazione istituzionale lombarda è decisamente più modesta: solo 5 sindaci! E' la prova provata delle responsabilità politiche delle diverse istituzioni lombarde (regione, provincia di Varese ed alcune amministrazioni del comprensorio aeroportuale) che a partire dalla seconda metà degli anni novanta si sono illuse di poter conseguire la compatibilità ambientale di Malpensa scaricando il massimo della nocività sulle popolazioni dell'ovest Ticino.

17 Aprile: si svolge a Somma Lombardo, nella sala del Cinema Italia, il convegno sulla V.I.A., la stessa che nel 1979 ospitò il convegno dei Comitati di Lotta. Sono trascorsi 20 anni ed ancora una volta è la spinta di base dei comitati e delle associazioni ecologiste a proporre iniziative di confronto in grado di riportare tra la gente i nodi veri ed irrisolti della questione Malpensa. Apre la riunione la relazione dell'Ecoistituto della Valle del Ticino, associazione ecologista promotrice della proposta di "V.I.A. autogestita". E' presente Edo Ronchi, ministro dell'ambiente. E' invece assente Tiziano Treu, ministro dei trasporti. Un segnale chiaro per il territorio: il governo non ha ancora definito una linea di condotta unitaria sulle problematiche ambientali poste da Malpensa. Tra i due ministri le opinioni sono divergenti. Meglio (per il governo) evitare che ciò emerga in presenza dei cittadini tartassati dal rombo degli aeroplani.(Atti del Convegno)

30 Maggio: alle ore 6,50 parte il primo treno del servizio Malpensa Express.

06 Giugno: Sindaci in presidio davanti a Malpensa 2000. In continuità con

la mobilitazione territoriale ed in preparazione di una seconda manifestazione popolare.

04 Luglio: manifestazione unitaria Piemonte-Lombardia. Un corteo di oltre 8000 cittadini percorre le rampe di accesso alla nuova aerostazione. Questa volta l'adesione dei sindaci lombardi è massiccia, mancano però le istituzioni superiori, a partire dalla provincia di Varese, da sempre sostenitrice di Malpensa 2000. Sono 50 le amministrazioni presenti con i propri gonfaloni, provenienti dalle province di Novara, Milano e Varese.

18 Luglio: con una lettera al quotidiano "La Repubblica", il sindacalista dell'Anpac nonché consigliere Alitalia, Augusto Angioletti, lancia l'allarme sul ritardo dell'iter della procedura di privatizzazione della compagnia aerea, minacciando uno sciopero dei piloti a sostegno dell'alleanza con KLM ritenuta in grave pericolo. Scrive infatti Angioletti: "...se l'Alitalia si presenta alla chiusura del negoziato senza un piano strategico si troverà inevitabilmente in una posizione di debolezza. Non avere le idee chiare sulla privatizzazione avvantaggerebbe enormemente la compagnia olandese, che è privata e ha una flotta meglio equilibrata di Alitalia".

10 Ottobre: presidio ai ponti sul Ticino di Varallo Pombia e Castelletto Ticino. Organizzato dal C.OVES.T il presidio ha l'obiettivo di ribadire l'illegittimità di Malpensa 2000 e l'equa ripartizione delle rotte.

24 Ottobre: in occasione del 1° anniversario dell'apertura di Malpensa 2000, presidio dei Comitati e delle Associazioni ambientaliste. Lo scopo dell'iniziativa è di tenere alto il livello della protesta e di rilanciare le illegalità dell'intera operazione Malpensa 2000. Un comunicato unitario viene diramato nel tentativo di scongiurare i soliti resoconti degli organi di stampa che, immancabilmente e strumentalmente, evitano di comunicare le vere ragioni della protesta, esaltando oltre misura le divisioni tra lombardi e piemontesi sulla questione delle rotte. La polemica certo esiste, ma coinvolge solo alcuni sindaci lomardi, non certamente il resto del movimento.

19 Novembre: al CRAL di Malpensa Nord si svolge il 1° congresso regionale del Sulta/Cub Lombardia, un sindacato di base che contrasta la politica aziendale, non solo per quanto attiene le condizioni contrattuali e di lavoro, ma anche per la più generale strategia di gestione aeroportuale, difatti il documento conclusivo afferma: "...la propria posizione per una equa ripartizione del traffico aereo sul sistema lombardo: contro la chiusura di Linate e l'intasamento irresponsabile e fuorilegge di Malpensa 2000: questo per il rispetto e la tutela dell'ambiente, del territorio e delle popolazioni residenti."

25 Novembre: il ministro dell'Ambiente, Edo Ronchi, firma il decreto che

sancisce l'incompatibilità ambientale dell'aumento del numero dei voli sullo scalo di Malpensa 2000. Il provvedimento recepisce il parere negativo (n. 332) dato dalla Commissione per la valutazione dell'impatto ambientale che aveva bocciato ogni ulteriore incremento dell'attività di Malpensa suggerendo l'adozione di interventi immediati per sanare una situazione ambientale e sanitaria già compromessa dal superamento dei volumi di traffico previsti dal vigente piano regolatore. Per la prima volta, in forma ufficiale, si ammette che il progetto Malpensa 2000, nel 1994, all'atto del suo inserimento nella rete europea TEN, non venne preventivamente valutato nell'ambito di una procedura di VIA conforme ai dettati della Direttiva 85/337/CEE", pur essendo la normativa comunitaria completamente recepita nella legislazione nazionale. Durissima la reazione del Ministro dei trasporti Treu che, come previsto, rigetta il parere del Ministero Ronchi e chiede che la questione trovi una soluzione "politica" in sede di Consiglio dei Ministri.

03 Dicembre: il Consiglio dei Ministri discute animatamente il contenzioso aperto tra Ronchi e Treu. Alla fine vengono accolte alcune proposte di mitigazione e compensazione contenute nel decreto del Ministero dell'ambiente, purché l'adozione delle relative prescrizioni non ostacolino il trasferimento dei voli (completamento del trasloco Linate-Malpensa) e non mettano in discussione il ruolo di scalo hub assegnato a Malpensa e quindi gli sviluppi in previsione. Per il governo è possibile ridurre la nocività prodotta da Malpensa aumentando i voli sopra i centri abitati. (Note ANSA e ADNKRONOS)

12 Dicembre: i Comitati lombardi e piemontesi, assieme ad alcuni Sindaci si ritrovano a Malpensa per un presidio a sostegno del decreto Ronchi. Un laconico comunicato stampa ricorda in poche righe le ragioni dell'ennesima presenza davanti alla nuova aerostazione aeroportuale.

13 Dicembre: Il Presidente del Consiglio dei Ministri, Massimo D'Alema, traduce in atti le conclusioni della riunione del governo dello scorso 3 dicembre e firma il decreto che annulla il parere contrario del Ministero dell'ambiente sul completamento del trasferimento dei voli da Linate a Malpensa. Esulta Treu. Malpensa può continuare a crescere indisturbata.

14 Dicembre: la vicepresidente dell'Ue responsabile per i trasporti Rodolfa De Palacio invia una lettera al ministro dei trasporti, Tiziano Treu, chiedendogli di rinviare ogni trasferimento dei voli da Linate a Malpensa "per meglio valutare le misure da prendere per far fronte all'impatto ambientale". Una nota del ministro Treu "prende atto" della richiesta dell'Ue e d'intesa con il presidente del Consiglio D'Alema sospende l'obbligo di trasferire domani, 15 dicembre, i voli da Linate a Malpensa. (Note ANSA e ADNKRONOS)

2000

31 Gennaio: escono i dati definitivi del traffico sul sistema aeroportuale milanese (Linate e Malpensa) ed i dati relativi agli altri scali nazionali ed europei. Malpensa 2000 segna nel 1999 un incremento del 186% dei movimenti aerei rispetto all'esercizio precedente. Siamo a 17 milioni di passeggeri: 5 in più del prg vigente e 9 in più rispetto all'utilizzo dei due scali milanesi previsto dalla delibera regionale del 1986.

23 Febbraio: il Ministro dei trasporti e il Ministro dell'ambiente illustrano ai rappresentanti degli enti locali e delle regioni Piemonte e Lombardia, lo "scenario di minimo impatto acustico per l'aeroporto di Milano-Malpensa" (Comunicato).

25 Febbraio: il Consiglio dei Ministri approva la relazione del Ministro dei trasporti, On. Bersani, che indica le linee fondamentali per lo sviluppo di Malpensa e Linate sulla base del decreto D'Alema del dicembre scorso. Gli interventi di mitigazione ambientale e delocalizzazione delle popolazioni strettamente sottoposte ad inquinamento acustico, rappresentano, per Bersani, il via libera: "...per il pieno dispiegamento delle potenzialità di sviluppo dell'hub: Malpensa è un'infrastruttura strategica sia per il Governo italiano che per la Comunità europea...".

29 Febbraio: viene firmato presso il Ministero dei trasporti, l' Accordo Quadro (Comunicato) per gli interventi di mitigazione di impatto ambientale e di delocalizzazione degli insediamenti residenziali nell'area dell'infrastruttura aeroportuale di Malpensa 2000.

26 Marzo: quale intervento immediato sulle condizioni di esercizio dell'aerostadio di Malpensa, come previsto dal decreto D'Alema del 13/12/1999, viene applicato lo "scenario di minimo impatto", definito lo scorso febbraio. Durata delle coordinate tecniche: ore 4 o poco più. Tra deroghe ed eccezioni di vario genere lo scenario viene completamente stravolto ritornando di fatto alla situazione precedente.

28 Aprile: la compagnia olandese KLM rompe l'alleanza con Alitalia. Addio alla joint-venture che avrebbe dovuto portare alla creazione di una cooperazione internazionale comprendente altri vettori come Northwest ed Air Europa? Forse è prematuro dirlo, tuttavia è certo che alla base della rottura vi è la mancata privatizzazione di Alitalia e gli ostacoli che si frappongono all'effettivo sviluppo dello scalo di Malpensa.

28 Maggio: per protestare contro la non applicazione dello scenario di minimo impatto, ma più in generale per sostenere gli obiettivi della riduzione dei volumi di traffico aereo ai livelli stabiliti dal vigente piano

regolatore e per il completamento (corretto) della V.I.A., 5000 cittadini tornano a manifestare davanti a Malpensa.

15 Giugno: per rispondere ad alcune obiezioni sulla ripartizione del traffico aereo tra Linate e Malpensa, sollevate da alcune compagnie aeree estere, la Commissione europea incarica la Cranfield University di realizzare una indagine sul posto. Ai tecnici viene chiesto di valutare soprattutto le reali capacità operative di Malpensa in rapporto alle infrastrutture aeroportuali di cui è dotato lo scalo Hub.

26 Giugno: viene diramato un nuovo NOTAM per Malpensa.

26 Luglio: il Senato della Repubblica italiana approva il Disegno di legge 3833 recante disposizioni in materia ambientale. L'art. 28 dispone: "...il blocco dei voli notturni dalle ore 23 alle ore 6". Il DDL è subito trasmesso all'esame della Camera dei Deputati per la definitiva approvazione.

31 Luglio : la Cranfield University presenta il rapporto finale sulle reali capacità operative di Malpensa (Comunicato).

01 Agosto: viene consegnato al Commissario europeo ai Trasporti, Sig.ra De Palacio, il rapporto finale degli esperti della Cranfield University sull'aeroporto della Malpensa.

06 Novembre: una delegazione di Sindaci lombardi e piemontesi, in rappresentanza degli 87 Comuni riuniti nel Comitato Organizzatore Manifestazione Malpensa", incontra il ministro dei Trasporti Pierluigi Bersani. L'incontro si svolge a Torino, dove è in corso il Congresso Mondiale dei Trasporti. Al ministro i Sindaci ribadiscono: "i vari aspetti che portano all'incompatibilità di Malpensa 2000 con la vita e la sicurezza dei cittadini degli 87 comuni, concludendo con assoluta semplicità che <qui l'hub non ci sta>".

07 Novembre: escono i primi dati sul rumore aeroportuale. Il monitoraggio acustico delle aree circostanti Malpensa, curato dall'ARPA regionale e dalla DISIA di Varese, evidenziano una situazione grave. Tutti i rilevamenti sono superiori alla soglia massima dei 60 dvla (il parametro di riferimento), raggiungendo in alcuni casi anche i 65 dvla, ovvero la soglia di rumore non compatibile con la residenza umana (delocalizzazione).

19 Novembre: "Contro illegalità e soprusi di Malpensa", è questo lo slogan che convoca davanti al terminal di Malpensa 2000 la prima manifestazione unitaria di tutto il territorio (lombardi e piemontesi, ambientalisti e comitati) da quando è stata aperto lo scalo hub. Purtroppo ad un imponente schieramento istituzionale locale non fa cornice la gente:

sono poco più di tremila i partecipanti alla manifestazione. Eppure l'informazione sul territorio è stata capillare.

13 Dicembre: Il comune di Milano, azionista di maggioranza (84.5% del capitale) di Sea, avvia il piano di privatizzazione della società che gestisce Linate e Malpensa. La quotazione in borsa per il momento interesserà solo il 30% del capitale. La ragione è evidente. In questa fase è importante rastrellare risorse finanziarie dai piccoli risparmiatori, per finanziare la seconda fase della Grande Malpensa (nuovo satellite passeggeri, terza pista e avvio di Cargo City). Per le sottoscrizioni di capitale con i grandi gruppi finanziari che decideranno il pacchetto di maggioranza della società e quindi le strategie di mercato, se ne parlerà in un secondo tempo. Nel frattempo è al lavoro il Comitato consultivo per i trasporti aerei dell'Unione europea, incaricato di consegnare alla Commissione europea il rapporto finale su Malpensa per il parere di merito previsto per il 21 del corrente mese.

14 Dicembre: un gruppo di esperti, nominato dall'Enac (Ente Nazionale Aviazione Civile) è al lavoro per verificare diverse ipotesi di adeguamento delle infrastrutture di Malpensa. Nascondendosi dietro strumentali argomenti ambientali, in realtà, si sta decidendo un pacchetto di ulteriori investimenti su Malpensa per colmare le lacune tecnico-operative che impediscono all'aeroporto di gestire più di 800 movimenti aerei al giorno, vale a dire: allungamento della pista 2 (35L) e terza pista.

21 Dicembre: la Commissione europea approva il nuovo piano di ripartizione del traffico tra Linate e Malpensa. Il Ministro dei Trasporti Bersani ha 15 giorni di tempo per modificare il decreto in vigore dallo scorso 20 aprile. Le modifiche chieste dai commissari europei impongono un maggior utilizzo di Linate, lasciando sostanzialmente inalterata la situazione per Malpensa. Esulta il governo italiano e Sea. I ritocchi chiesti non investono le questioni ambientali che avrebbero potuto mettere in discussione lo sviluppo ulteriore di Malpensa. Ancora una volta le questioni meramente economico-commerciali guidano ogni decisione sullo scalo della Brughiera, tanto in Italia che in sede comunitaria. Skyteam, ovvero l'alleanza globale Air France e Delta Airlines. Potrebbe essere questa la soluzione per Alitalia dopo il fallimento dell'alleanza strategica con la compagnia olandese Klm. A svelare i contatti in corso tra le due società è il presidente di Air France Jean-Cyryl Spinetta, che punta ad una integrazione della compagnia aerea italiana in Skyteam per procedere successivamente ad una vera e propria partnership commerciale con futuri scambi azionari. All'orizzonte di Alitalia si profila però anche un'ipotesi di alleanza con Swissair. Una partnership con gli svizzeri è vista di buon occhio dai sostenitori dell'hub di Malpensa, preoccupati che i francesi di Air France puntino ad un pieno utilizzo degli scali di Parigi e Lione a discapito di Malpensa. E' invece noto che Zurigo,

per ragioni ambientali, non verrà ampliato. L'alleanza con Alitalia potrebbe quindi servire alla compagnia elvetica per rilanciare, grazie a Malpensa, la propria presenza sul mercato del traffico internazionale, assieme alla compagnia americana Delta con la quale già vanta una collaborazione consolidata.

2001

17 Febbraio: a Pontevecchio di Magenta, presso la sede del Parco del Ticino, si svolge un Seminario Scientifico sul tema "Malpensa 2000 ed il suo territorio, la salute, l'ambiente, l'emergenza". L'iniziativa, gestita da un gruppo di lavoro scientifico è promossa dal Coordinamento dei Sindaci ed al Parco del Ticino.

28 Febbraio: la VIII Commissione Ambiente, Territorio e Lavori Pubblici della Camera dei Deputati sopprime il divieto dei voli notturni sugli aeroporti italiani, stralciando il relativo articolo dal provvedimento di legge già approvato dal Senato il 26 Luglio dello scorso anno.

Marzo: per protestare contro la soppressione del divieto dei voli notturni, ma non solo, i i sindaci del Coordinamento di Ticinia annunciano una iniziativa clamorosa; in occasione della ormai prossima campagna elettorale tutti a Roma in torpedone per chiedere ai leaders politici nazionali, in competizione per il governo del Paese, quali impegni intendono assumersi per la gente di Malpensa. Allo scopo viene redatto un documento che riassume i punti della piattaforma di Ticinia e chiede conseguenti garanzie ai futuri governanti. L'iniziativa, potenzialmente valida, mostra subito la propria strumentalità. Sono solo 18 i Sindaci rappresentati e non è prevista nessuna delegazione dei Comitati, delle Associazioni ambientaliste e (clamoroso!) Parco del Ticino. Il documento redatto "tradisce" lo spirito originario della piattaforma di Ticinia con una aggiunta formulata in modo ambiguo, vale a dire: la richiesta di un nuovo prg aeroportuale con precise e tassative indicazioni sui volumi di traffico (?). Quindi non tutti sindaci del coordinamento concordano con la missiva. I sindaci piemontesi si defilano e dei sindaci lombardi restano solo quelli vicini alle posizioni politiche dell'Ulivo. Non è un caso che i sindaci del centrosinistra presenti nelle liste elettorali locali, sottoscrivono il "Nuovo patto per il territorio", ovvero il documento che verrà portato a Roma. L'hanno scritto e l'hanno firmato. Che bravi!. Davanti a questo deprimente stato di cose la reazione dei comitati non tarda a farsi sentire. Unicomal dirama in proposito un duro comunicato stampa

09 Aprile: parte il torpedone dei Sindaci. Subito al via l'incontro con il Presidente della Provincia di Varese, Massimo Ferrario, a seguire l'assessore ai trasporti Verni (Provincia di Milano) e l'assessore al territorio Moneta (Regione Lombardia). La Regione e le due Provincie si

prendono l'impegno di convocare una apposita seduta aperta dei rispettivi consigli.

10 Aprile: il torpedone dei Sindaci è a Roma. Nella capitale l'incontro con il sottosegretario all'ambiente, On. Calzolaio. Due gli impegni presi dal vice di Bordon: dare celermente corpo ai decreti attuativi sul rumore aeroportuale (Commissione aeroportuale e procedure antirumore) e pubblicazione dei dati Anpa della primavera-estate 2000 (rilevamento del rumore aeroportuale). I Sindaci incontrano anche l'ex ministro dell'Ambiente, On. Ronchi, che nella veste di responsabile delle questioni ambientali della coalizione dell'Ulivo si impegna a sostenere il Patto con il Territorio, condividendone l'impostazione. Salta invece l'incontro con la Casa delle Libertà. La motivazione ufficiale parla di un accavallarsi di impegni che hanno impedito ad esponenti del centrodestra di incontrare i Sindaci di Malpensa. Vi è però la promessa di rimediare con un prossimo incontro da definirsi al più presto.

23 Aprile: la Conferenza dei Servizi approva il progetto ANAS superstrada Boffalora-Malpensa (collegamento tra Malpensa 2000 e l'autostrada Milano-Torino A4) con il parere favorevole ed unanime anche dei comuni coinvolti, vale a dire: Lonate Pozzolo, Vanzaghello, Castano Primo, Buscate, Cuggiono, Inveruno, Mesero, Boffalora Sopra Ticino, Marcallo con Casone e Magenta. L'arteria, lunga 18 chilometri, occuperà: "...oltre un milione di metri quadrati di territorio e comporterà l'asportazione di 3 milioni di metri cubi di ghiaia (WWF Lombardia)". Sono previste ben 8 svincoli, ciascuno dei quali fagociterà un'area di 25 ettari di bosco. Una vera e propria devastazione del Parco del Ticino: verranno abbattuti ben 25 mila alberi, sbaragliati oltre 770 mila metri quadri di campi coltivabili e le aree boscate rimanenti saranno separate da un canyon (la strada sarà larga 24 metri) che pregiudicherà in modo irreversibile la continuità biologica dell'intera zona. 20 mila alberi sono già stati abbattuti per realizzare la prima parte dell'arteria. Le richieste dell'Ente Parco del Ticino, che andavano nella direzione di una completa riforestazione sono state bocciate. Da aggiungere che le stime di traffico (25 mila veicoli al giorno), portati a giustificazione della bretella stradale sono errate: le rivelazioni effettuate parlano di 14 mila veicoli reali!

24 Aprile: il Coordinamento indirizza una serie di richieste sullo stato di avanzamento delle opere previste dal piano d'area di Malpensa ai diversi comuni interessati ed alla Regione Lombardia. La L.R. 10/99 prevede che alcuni interventi decadano se non autorizzati secondo le procedure entro due anni dall'entrata in vigore della normativa, vale a dire entro il 17 aprile 2001. Non a caso si parla con sempre maggiore insistenza di proroghe ed aggiornamenti al piano d'area. Arrivano al Coordinamento alcune risposte.

04 Maggio: l'assemblea degli azionisti SEA approva il bilancio aziendale

2000. I volumi di traffico raggiunti dallo scalo di Malpensa confermano la crescita "senza limiti" dello scalo della Brughiera.

06 Maggio: Comitati lombardi e piemontesi in azione!. Centinaia di persone presidiano i ponti di Castelletto Sopra Ticino e Varallo Pombia a testimonianza che la protesta contro lo scalo Hub è tutt'altro che sopita.

08 Maggio: nel corso della "Gionata del passeggero", una delegazione di Legambiente e dei comitati aderenti a UNICOMAL si presenta a Malpensa per ribadire i diritti dei cittadini. Il "blitz" ha l'obiettivo di mettere in evidenza come il Commissario europeo ai Trasporti, Sig.ra De Palacio, autrice della "carta europea dei diritti del passeggero", si disinteressa in continuazione dei diritti dei cittadini che vivono attorno a Malpensa, sottoposti 24 ore su 24 agli impatti acustici e chimici del grande aeroporto.

25 Maggio: diminuisce del 3,4% il traffico su Malpensa rispetto allo stesso periodo del 2000. Perché? Basta dare uno sguardo alla politica delle diverse avioinee per capirlo. Sono frequenti gli annunci di nuovi collegamenti a Linate che in tal modo si avvicina alla propria capacità massima di 303 movimenti aerei giorno (attualmente sono circa 276). Nell'ultimo anno i movimenti aerei a Linate sono aumentati del 35%, mentre i passeggeri del 26,5%. E' la rivincita del mercato contro le fantasiose "strategie" Sea. Linate è meno caotica, e facilmente raggiungibile, mentre per andare a Malpensa ci vuole un'ora di treno e un'ora e più di auto o bus navetta.

12 Giugno: la Giunta regionale lombarda delibera l'allargamento del perimetro del piano d'area della Malpensa. Vengono inseriti i comuni del Castanese della zona Sud-est (Arconate, Bernate Ticino, Buscate, Cuggiono, Inveruno, Magnago e Vanzaghello). Congiuntamente Formigoni fissa i criteri che consentiranno ai progetti previsti dal piano d'area di ricevere i finanziamenti regionali. Tra questi: il Trade Center (Vizzola Ticino), il Businnes park (Gallarate) e l'area terziaria di Castano Sud (ora progetto appetibile per via dell'approvazione del raccordo stradale A4 Boffalora-Malpensa). Un altro significativo passo verso l'irreversibile consumo di aree del Parco del Ticino nell'ottica della compensazione economica dei disagi di Malpensa.(comunicato)
Contemporaneamente, a Roma, il neo ministro dei trasporti, Pietro Lunardi, dopo un incontro operativo con il Presidente dell'Enac, Alfredo Roma, ribadisce gli impegni già assunti dall'ex ministro Bersani, vale a dire: potenziamento di Malpensa con l'immediata realizzazione della terza pista.

17 Luglio: mantenendo fede all'impegno assunto con il torpedone dei sindaci dello scorso Aprile, il Presidente della Provincia di Varese, Ferrario, convoca il consiglio provinciale in seduta aperta. La riunione è

l'occasione per il Presidente della Sea, Fossa, di ribadire la necessità di completare l'aeroporto di Malpensa 2000 realizzando la seconda fase del progetto, cioè il terzo satellite (operativo entro il 2004) e la terza pista. Anche Alitalia, rappresentata dal Dr. Ceretti, non manca di ribadire la necessità di un potenziamento infrastrutturale dello scalo della Brughiera. Successivamente prendono la parola i sindaci del territorio e i rappresentanti dei comitati. Il rito "istituzionale" può così concludersi con il solito nulla di fatto. Viene approvata una mozione la cui vacuità ben riassume il senso della discussione.

21 Luglio: Coordinamento e Ecoistituto indirizzano due lettere aperte: una al Presidente Sea e l'altra al Presidente del CUV Malpensa. Alla Sea viene chiesto di produrre le carte (se ci sono) della revisione del prg aeroportuale (terza pista e terzo satellite), al CUV di indire una assemblea pubblica di rendicontazione sulla piattaforma di Ticinia.

27 Luglio : la Gazzetta Ufficiale della Comunità europea pubblica la direttiva n. 42 del 27/06/2001 concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente (la cosiddetta Valutazione Ambientale Strategica)[vas42.pdf]. La Direttiva intende garantire un'analisi complessiva degli impatti ambientali nel quadro di una attività di progettazione di piano su più ampia scala territoriale, superando così le limitazioni che l'analisi degli impatti ambientali applicata a un singolo progetto (V.I.A.) presenta. Per esempio possono essere sottoposti a V.A.S. i Piani regionali di Sviluppo e i piani per la realizzazione delle infrastrutture di trasporto. E' evidente una certa assonanza con una delle principali carenze della pianificazione territoriale dell'area di Malpensa: la mancata valutazione cumulativa degli impatti. Nel caso Malpensa, attraverso la legge regionale n. 10 si sta procedendo per singoli comparti, addirittura per singoli progetti. Emblematico in questo caso le diverse tratte di rete viaria in fase di definitiva esecuzione. Gli impatti vengono valutati sui singoli tracciati se non addirittura su parte di essi. La visione d'insieme non viene minimamente considerata. Eppure gli accordi di programma Stato, Regione, Sea e Anas disegnano un'ipotesi di rete che potrebbe (dovrebbe) essere valutata complessivamente, prima cioè che i singoli progetti diventino esecutivi. Una garanzia per il rispetto del territorio e del paesaggio che, grazie alla indicazioni della direttiva 42/2001, si potrebbe adottare per le opere previste dal Piano d'area della Malpensa. E' solo questione di volontà politica (vedi il caso Torino dove tutti gli interventi - impianti sportivi, ricettività alberghiera, viabilità - previsti per lo svolgimento delle olimpiadi invernali del 2006, sono stati preventivamente sottoposti a V.A.S. al fine di valutarli in una logica d'insieme). Secondo le volontà politiche di Formigoni, l'aeroporto di Montichiari deve diventare un secondo hub lombardo, accanto a Malpensa 2000. Per conseguire questo motivo si sta pensando alla redazione di un Piano d'area specifico che consenta di pianificare il

territorio alla bisogna. Formigoni pensa ad un sistema di aeroporti "in rete". E' l'addio al sogno hub Malpensa?

03 Agosto: la Giunta regionale lombarda approva la Variante generale al Piano territoriale di coordinamento del Parco del Ticino (aggiornamento della legge regionale n. 33 del 1980). Per quanto riguarda la parte del piano legato all'aeroporto di Malpensa, vengono recepite in toto le previsioni di sviluppo dell'hub internazionale previste dal Piano d'Area della Malpensa. Si chiude così il cerchio legislativo che prevede la sottomissione delle norme di tutela previste dal piano del parco alla "piena ed indisturbata" realizzazione dell'indotto aeroportuale.

26 Settembre: viene elaborato il Piano di Emergenza di Alitalia per uscire dalla crisi del dopo 11 Settembre.

03 Ottobre: si riunisce il Consiglio regionale lombardo per discutere del sistema aeroportuale regionale e di Malpensa. In questo modo viene "onorato" l'impegno assunto dall'assessore Monenta lo scorso Aprile con i Sindaci in torpedone. In ragione dell'assemblea regionale il Coordinamento e Ecoistituto avevano pochi giorni prima inviato un documento (01/10/2001) ai consiglieri tutti con lo scopo di invitarli a non eludere alcuni punti fermi della vicenda Malpensa. Anche Unicomal, con un comunicato stampa, ribadisce gli obiettivi del Territorio in merito alle problemi posti da Malpensa e indotto. Nel corso della seduta Legambiente, WWF e i Comitati Uniti distribuiscono un volantino particolarmente centrato sulla "morte annunciata" del Parco del Ticino nel caso di ulteriore espansione aeroportuale. Il cda di Alitalia vota il piano industriale 2002-2006. Le anticipazioni sul ridimensionamento dell'impegno della compagnia nazionale su Malpensa trovano conferma ufficiale. I motivi del riequilibrio tra i due hub nazionali (Fiumicino e Malpensa) vengono così motivate dal cda Alitalia: "Il posizionamento competitivo dell'hub di Malpensa rispetto ai principali hub europei risulta fortemente critico...Le difficoltà di avvio e messa regime dell'hub hanno contribuito ad aggravare ulteriormente questo importante differenziale competitivo di natura strutturale...Lo sviluppo dell'hub è stato inoltre negativamente condizionato dal continuo cambiamento dello scenario regolamentare dell'aeroporto di Linate, che ha consentito ai concorrenti europei di rafforzare la loro posizione nell'area milanese". Non lo si dice, ma a determinante la scelta di riposizionarsi su Fiumicino, risulta condizionata dalla strategia commerciale del nuovo partner di Alitalia: Air France. La potente compagnia francese non fa mistero di voler dirottare sui propri scali parte del traffico aereo del Nord Italia. Durissime le reazioni del pro hub a Malpensa, Formigoni in primis.

04 Ottobre: il Coordinamento dei Sindaci di Ticinia indirizza una lettera aperta al territorio. Nel documento si invitano i Cittadini, i Sindaci, i

Comitati, le Associazioni, le Forze politiche ed i Parlamentari ad intraprendere efficaci iniziative a sostegno del territorio in mobilità permanente. Infine si arriva addirittura a preannunciare una manifestazione unitaria. Se il documento è nello spirito condivisibile, non si capisce davvero a chi si rivolga. Forse al Coordinamento dei Sindaci stesso, tutt'altro che coeso nel sostenere per davvero gli obiettivi della piattaforma di Ticinia. Tuttavia nessuno impedisce al Coordinamento di indire una assemblea pubblica per rilanciare la lotta, piuttosto che ricorre a questo espediente cartaceo di dubbia efficacia. D'altro canto se davvero questa mobilitazione deve riprendere, e noi lo auspichiamo, per quale motivo tutti i destinatari della missiva non vengono convocati per la costituzione della Consulta del Territorio quale organismo delegato alla gestione degli obiettivi di Ticinia e delle iniziative conseguenti? Noi pensiamo che ciò non avvenga perché non esiste nessun Territorio in mobilità permanente, bensì un gruppo ristretto di Sindaci che preferisce reiterare proclami una tantum mentre dovrebbe, dopo tre anni di Grande Malpensa, trovare il coraggio politico di denunciare pubblicamente le ambiguità che questo Territorio ha in sé, a cominciare da quel gigante con i piedi d'argilla che è il Coordinamento dei Sindaci di Ticinia. I Cittadini che hanno manifestato numerosi davanti allo scalo su precisi obiettivi non meritano questa autentica presa in giro!

17 Novembre: Unicomal, l'unione di alcuni comitati lombardi, organizza a Somma Lombardo una tavola rotonda sulla rete di monitoraggio del rumore aeroportuale. Quel che emerge alla fine del dibattito, che vede la presenza di Sea, dell'ARPA e della Regione Lombardia, è che la Commissione aeroportuale è insediata in via ufficiosa, i dati delle centraline vengono diramati con cadenza mensile invece che giornaliera, i piloti non rispettano le rotte loro assegnate e la percezione del fastidioso rumore da parte dei cittadini residenti sotto i coni di voli fa a pugni con le statistiche ufficiali. Insomma, niente di nuovo sotto il sole.

20 Dicembre: "Immediata revisione delle rotte!!!" Così si esprimono i Sindaci di Casorate Sempione ed Arsago Seprio in polemica con la decisione assunta dal Consiglio Comunale di Somma Lombardo che a loro dire, se attuata, porterà più aerei sopra la testa dei loro cittadini. Al di là del merito, questa è la prova provata che non esiste nessuna "reale" unità d'azione tra i Sindaci, nemmeno tra quelli consorziati sin dal 1974 nel CUV. Costoro hanno chiesto di guidare le proteste del movimento di base contro il Grande Hub sgomitando per essere nelle prime file delle manifestazioni popolari, hanno costituito un mega coordinamento tra 87 Sindaci e hanno elaborato una piattaforma di lotta, hanno proclamato la "mobilitazione permanente" del territorio contro i soprusi di Malpensa... e poi ecco il risultato: liti e incomprensioni da campanile!

2002

04 gennaio: dall'incontro con le organizzazioni sindacali del settore, escono le prime indicazioni sul riassetto di Sea a seguito del calo del traffico aereo (- 25%) in ragione della crisi mondiale post 11 settembre. La società che gestisce gli scali milanesi di Linate e Malpensa, anche nel rispetto delle norme europee sulla concorrenza, dovrà dividersi in due tronconi: Sea holding (gestione attrezzature aeroportuali) e Sea handling (gestione merci, bagagli e passeggeri). La privatizzazione di Sea resta "congelata" in attesa di tempi migliori vista la difficoltà del progetto "Hub" non più adeguatamente sostenuto da Alitalia legata ad Air France e quindi alle ipotesi di sviluppo degli scali francesi di Lione e Nizza.

08 Gennaio: il traffico aereo europeo è calato del 5% nel corso dell'anno 2001. Il dato, divulgato dall'Associazione delle linee aeree comunitarie indica anche che dopo l'11 settembre, sulle rotte atlantiche, i collegamenti hanno segnato un catastrofico -30%, mentre il numero dei passeggeri un altrettanto preoccupante - 2,5%.

14 gennaio: l'agenzia nazionale per la sicurezza del volo (Ansv) rende noto i risultati dell'indagine sulla mancata collisione del 13 agosto scorso tra un Boeing 737 dell'Egyptair e un Boeing 777 dell'Air Europe. Si è trattato senza ombra di dubbio di un errore di manovra compiuto dal pilota dell'aereo egiziano, tuttavia dal dossier emergono carenze imputabili allo scalo di Malpensa quali: segnaletica sulle piste insoddisfacente, procedure che prevedono frequenti cambi di pista e mancanza di copertura radar a terra.

24 gennaio: è emergenza smog! Sotto accusa le polveri sottili, i PM10, i cui livelli di soglia sono lievitati in modo allarmante. In conseguenza di ciò si ferma il traffico veicolare, mentre il traffico aereo procede indisturbato. A denunciare questa evidente contraddizione è un comunicato dell'UNICOMAL che sottolinea come l'inquinamento prodotto da un solo aeromobile corrisponde a quello prodotto da 500 automobili, quindi.....

25 Gennaio: nel corso di un' audizione in commissione trasporti al Comune di Milano, Giorgio Fossa (Presidente Sea) annuncia che il bilancio 2001 chiuderà in pareggio. Niente utili quindi per gli azionisti della società di gestione di Linate e Malpensa. Un colpo duro alle risorse finanziarie della società aeroportuale, se si pensa che i ricavi dell'anno 2000, anche grazie a contributi statali straordinari, raggiunse quota 130 miliardi. Questi sono i riflessi negativi degli attentati terroristici negli Stati Uniti, del più generale rallentamento dell'economia globale ed anche del caso Argentina, dove Sea ha effettuato investimenti ora in "serio pericolo".

13 Febbraio: per eliminare ogni dubbio e verificare che le procedure di

sicurezza siano state rispettate il sindaco di Somma Lombardo presenta una segnalazione alla Procura di Busto Arsizio. I decolli degli aeromobili avvengono a bassa quota, troppo vicino alle abitazioni della periferia sud della cittadina sommesa. Evidentemente la Commissione Aeroportuale di cui l'amministrazione sommesa è parte, non fornisce adeguate garanzie di trasparenza e conoscenza dei fatti se il Sindaco di Somma Lombardo è costretto a rifarsi alla Procura su episodi che attengono alle competenze specifiche dell'organismo aeroportuale.

23 Febbraio: seconda puntata sul monitoraggio del rumore aeroportuale. A Sesto Calende, moderato da Unicomal, si svolge un confronto tra tecnici ed esperti del ramo. La riunione riproduce la solita infinita manfrina attorno alla commissione aeroportuale che è ancora in fase pre-istitutiva in attesa cioè che si definiscano quali Comuni ne dovranno far parte. Anche nello specifico del monitoraggio del rumore aeroportuale proseguono ad oltranza le diverse "interpretazioni" sull'applicazione dei modelli matematici, sul numero e sulla collocazione delle centraline e via di questo passo. Uno spettacolo deprimente. Chissà se i rappresentanti del territorio lì convenuti hanno la consapevolezza che la messa a regime di una rete di monitoraggio ambientale (rumore e aria) adeguata al conseguimento degli obiettivi di tutela sanitaria delle popolazioni locali è la condizione sine qua non per poter verificare ed eventualmente discutere di qualsiasi ipotesi incrementale dei volumi di traffico aeroportuale a Malpensa? Provino a dichiararlo tutti insieme, e a tenere comportamenti coerenti e forse, chissà, miracolosamente, tutte le manfrine (strumentali) e gli inutili dibattiti avranno termine.

25 Febbraio: incontro al vertice a Palazzo Marino, sede del Comune di Milano, per il rafforzamento del sistema aeroportuale milanese. Il ministro delle infrastrutture Pietro Lunardi e il ministro per le riforme istituzionali Umberto Bossi annunciano "forti investimenti" per la rete di collegamento strada-ferrovia con l'aeroporto di Malpensa. Il Presidente di Alitalia, Francesco Mengozzi, rassicura tutti circa l'impegno della compagnia nazionale a considerare Malpensa "l'Hub principale del paese". Parzialmente soddisfatti il Sindaco di Milano Albertini, il Presidente della provincia di Milano Colli e della Regione Lombardia Formigoni. In particolare il Sindaco Albertini contesta i tagli operati da Alitalia a Linate e Malpensa: 200 cancellazioni. Tra circa un mese una nuova riunione esaminerà le ipotesi di ripartizione del traffico sul sistema aeroportuale milanese ora in esame in sede tecnica. Nel contesto merita un commento a parte la posizione di Sea. Il Presidente Fossa ha ribadito gli investimenti già attivati per il terzo satellite, l'ampliamento di cargo city e la terza pista, chiedendo però garanzie scritte a Alitalia per il rilancio di Malpensa come scalo Hub. Anche noi, più modestamente, ci sentiamo in diritto di chiedere a Fossa precisi impegni scritti in ordine al rispetto delle procedure

ambientali preventivi alla realizzazione di ogni nuova infrastruttura in Malpensa. La reazione dei Comitati.

01 Marzo: la Sacbo, la società di gestione dello scalo bergamasco di Orio al Serio, ottiene la proroga alla concessione dello scalo sino al gennaio 2042. I quarant'anni di gestione consentiranno alla Sacbo di pianificare e ammortizzare gli investimenti che intende fare per potenziare l'aeroporto. L'obiettivo di medio termine (2015) è il raggiungimento dei 2,5 milioni di passeggeri all'anno e la movimentazione di 365 mila tonnellate di merci attraverso la realizzazione di un cargo center. Attualmente Orio al Serio ha un volume di traffico passeggeri di circa 1,3 milioni di passeggeri all'anno.

02 marzo: la Commissione Europea, per aiutare le maggiori compagnie aeree colpite dalla crisi dopo l'11 settembre ha previsto: "che le compagnie potranno mantenere gli slot inutilizzati a causa della crisi a tutto il 26 marzo 2003". Scontate le proteste del Sindaco di Milano e del Presidente della Regione Lombardia che in virtù di questa disposizione a tutela dei diritti di atterraggio e decollo delle compagnie aeree vedono allontanarsi la prospettiva che Alitalia rimetta sul mercato gli slot non utilizzati su Malpensa impedendo così l'ingresso di nuovi vettori per rilanciare lo scalo Hub.

15 marzo: convegno su Malpensa organizzato dal CDU (Varese - Ville Ponti) con la presenza del vice-ministro dei trasporti On. Mario Tassone. Tra lamentele per la mancata inclusione di un rappresentante istituzionale del Territorio nel Cda Sea e sparate contro i precedenti ministri di centrosinistra, accusati di mancanza di linee d'indirizzo in ordine alle strategie di settore (Alitalia) e di gravi incapacità nel governo del territorio, i relatori hanno accuratamente evitato di svelare i loro intenti ed i loro propositi. Chissà se questa "timidezza" è dipesa dalla presenza dei Comitati di base che non hanno mancato di portare all'attenzione dei presenti le ragioni di una protesta tutt'altro che doma? Fatto sta che l'europarlamentare On. Pastorelli, silenzioso al tavolo dei relatori, ha pensato bene di esternare alla Stampa, due giorni dopo, le sue opinioni, dichiarandosi favorevole all'ulteriore espansione di Malpensa attraverso la realizzazione della terza pista. Per quanto ci riguarda, in sede di dibattito, abbiamo illustrato il documento sulla VAS (Valutazione Ambientale Strategica) chiedendo l'attivazione delle procedure per le ipotesi di scenari incrementali su Malpensa e per il complesso territoriale interessato (rete viabilistica in particolare).

20 marzo: il Presidente del Parco del Ticino preannuncia le Sue dimissioni, motivo: la morte annunciata della zona Nord del Parco per via della costruenda terza pista a Malpensa. E questo tra l'indifferenza

generale degli enti consorziati. Un coraggioso atto politico destinato a scuotere l'apatia delle istituzioni locali? Staremo a vedere.

10 aprile : il Ministero dell'ambiente sta predisponendo un provvedimento legislativo che prevede un iter facilitato per le grandi opere strategiche rispetto alle problematiche di compatibilità ambientale (anche la terza pista di Malpensa?). L'intento è di indebolire il potere della Commissione Nazionale VIA rispetto alla valutazione ambientale dei progetti sottraendoli al pericolo di un veto come accadde per Malpensa nel 1999. La prof.ssa Vittadini, presidente della Commissione VIA, in polemica con il Ministro Matteoli, si dimette dall'incarico [comunicato stampa MA e nota Ansa]