



Ufficio stampa del Sindaco

(intervento del Sindaco di Somma Lombardo in occasione del convegno sul tema: "Territorio e Haus aeroportuali italiani". Camera dei Deputati – Palazzo Marini – Sala delle Colonne – 30 gennaio 2008)

Mi complimento con gli organizzatori per questa iniziativa che ritengo un'utile occasione di confronto in un momento difficile del trasporto aereo italiano.

Si è detto molto e si è scritto ancora di più sul rapporto tra l'aeroporto ed il territorio.

Forse non si smetterà mai di scrivere, perché se i poeti antichi parlavano del confine del cielo e il cielo oggi è uno spazio sempre più abitato e vissuto, una nuova attenzione deve essere dedicata al problema dall'ingombrante dimensione dell'aeroporto e dell'estensione del suo perimetro recintato che iscrive grandi spazi aperti, del suo rapporto con il paesaggio e con i centri abitati vicini che fa emergere, **come fondamentale condizionamento, le curve isofoniche, la qualità dell'aria e i piani di rischio**, con la loro ricaduta sulle possibilità di sviluppo delle comunità locali e sulla qualità della vita nel suo complesso.

Vi ricordate quel libro scritto da quel noto esponente politico di sinistra dal titolo "Formidabili quegli anni"?

Quando terminerò il mio mandato da Sindaco, anch'io scriverò un libro dal titolo "Formidabile Malpensa", poiché Malpensa, sta ponendo in tutta la sua complessità e in tutta la sua attualità un **problema politico ineludibile**.

Costringe a domandarsi in che modo lo stato nazionale possa ancora governare parti del suo territorio e quindi realtà economiche locali, ormai inserite in un contesto sopranazionale.

Non si può parlare di Malpensa senza parlare di globalizzazione, perché la globalizzazione è il passaggio dalle economie nazionali alla così detta "*economia arcipelago*", resa possibile dall'affermarsi di reti scambio e di relazione che bypassano le classiche separazioni geografiche, le economie nazionali **e la politica legata alla fase degli stati nazionali**.

Il paradosso della globalizzazione **è la rinascita del locale**, e più precisamente la rinascita di quelle che oggi si chiamano "*economie-territorio*", la cui competitività si basa su forme di **cooperazione radicata localmente**.

Quando l'Onorevole Bossi ha stretto la mano al Bignasca ha di fatto indicato l'esistenza di un insieme territoriale transfrontaliero, che pone Lugano, Varese, Como e Milano in un'unica realtà che possiamo chiamare "città-Ticino", connessa da reti autostradali e attraversata da flussi di lavoratori giornalieri e stagionali, da turisti e da studenti.

Un sistema che non ha una propria governance ma si affida a una sorta di cooperazione spontanea e involontaria tra sistemi locali e nazionali.

E allora chiediamoci in questa forma di competitività globalizzata Milano ed il suo territorio, la nostra Regione dove si situano, a che gerarchia appartengono.

Scopriremo che appartengono alla "Città-Stato", alle "Isole di crescita metropolitana", alla "Città-Logistica", alla "Città-Direzionale", alla "Città-Finanziaria" e alla "Città-Intelligente" e che sono poste all'interno di quel pentagono che comprende le aree produttive dell'Inghilterra meridionale, i grandi centri belgi ed olandesi, una parte considerevole della Francia orientale e della Germania occidentale, la Svizzera ed un pezzo di Italia settentrionale.

Di questo pentagono, che è per molti aspetti il cuore e il cervello dell'Europa, Milano rappresenta il punto meridionale, ai confini con molte aree prospere, ma non altrettanto dinamiche.

La principale caratteristica di questo pentagono è di avere un raffinato sistema di comunicazioni interne ed esterne ed una forte mobilità di giovani e di professionalità altamente qualificate.

Milano e questo territorio potranno restare nel pentagono soltanto se sono in grado di offrire ai propri abitanti la possibilità di comunicare in modo più rapido ed efficace con le altre parti del "cuore" e del mondo, e questo aeroporto ne è l'occasione.

Malpensa quindi non è solo una importante infrastruttura nazionale ma ricopre una valenza sopranazionale.

L'Unione Europea ha partecipato al suo finanziamento, ed oggi per l'Europa nell'ambito dei rapporti con il mondo si profila una soluzione nuova a partire da un dato antico: il Mediterraneo.

Così, prima di essere uno spazio di solidarietà e di cooperazione, il Mediterraneo diventerà il perno di una grande alleanza tra l'Europa e l'Africa, che nella globalizzazione servirà da contrappeso all'America ed all'Asia.

Malpensa gioca una importante carta all'interno di questo nuovo processo politico ed economico.

Essa si troverà in posizione baricentrica rispetto al piano dei corridoi multinodali europei: il Lisbona/Kiev (corridoio V); il Genova/Rotterdam (corridoio dei due mari) ed il Berlino/Palermo (corridoio I), e nel contempo con il completamento della TAV, la Pedemontana e la Brebemi, Malpensa **si collocherà** anche al centro di un bacino d'utenza di 17 milioni di abitanti e con 1,6 milioni di imprese attive, vertice meridionale, proiettato verso il Mediterraneo, di quel pentagono che è il cuore e il

cervello dell'Europa.

Allora quella mia affermazione iniziale sulla globalizzazione che bypassa le classiche separazioni geografiche **e la politica legata alla fase degli stati nazionali**, deve portarci ad una riflessione e ad una domanda che non possono che porre un problema politico: **la necessità del nostro Stato di guidare correttamente gli effetti della globalizzazione**.

Malpensa ha messo a nudo questa incapacità, e pone in tutta la sua verità la non più prorogabile necessità di ripensare la scala della giurisdizione territoriale nazionale, **perché questa nostra terra è sempre meno un esclusivo dominio dello stato nazionale**.

Ci sono altri soggetti, oggi, che chiedono di condividere il potere di rappresentarla, in primis la nostra società civile, nella sua veste di gruppi, di sistemi di interessi, di reti sociali e di sistemi territoriali.

Qualcuno potrebbe obiettare che è proprio delle regioni ricche il parlare di nuova governance, ma la regione Padana esiste, come comunità di luoghi, culture, paesaggi, produzioni che arricchiscono l'Italia nei nuovi spazi della fabbricazione flessibile, nei nuovi spazi delle collaborazioni tra aree distinte in ambiti e continenti diversi, che condividono la stessa cultura imprenditoriale e sono persino gestite dalle stesse persone.

Fare l'interesse della regione Padana è fare l'interesse di tutta l'Italia.

Non nascondo che Malpensa è un **problema** per il nostro territorio, e nel contempo una **straordinaria grande opportunità**.

Malpensa ha introdotto importanti trasformazioni i cui effetti vanno al di là, nello spazio e nel tempo, di quelli connessi direttamente dalla struttura aeroportuale.

Le nostre città stanno cambiando, il nostro territorio si sta modificando; vi sono positività quali la creazione di nuovi posti di lavoro e la internazionalizzazione culturale dell'interland aeroportuale, e forti negatività come l'inquinamento acustico e quello atmosferico.

Si modificano abitudini radicate, rapporti sociali di popolazioni consolidate e modelli espressi nel tempo.

Io credo che la cosa più importante nel rapporto aeroporto-territorio, **è riuscire a capire ognuno il linguaggio dell'altro ed è anche la cosa più difficile**, perché chi lavora nel mondo aeronautico capisce cos'è una macchina di 400 tonnellate che vola a 300 chilometri orari e quali sono i limiti della meccanica e dell'aerodinamica, ma ad un cittadino che vede solo il problema del rumore interessa che questo venga il più possibile attenuato; ma tutti, siamo ben consci che per attenuare le polemiche con le comunità locali interessate dal rumore, parallelamente agli interventi per la riduzione dell'inquinamento acustico, vi deve essere una politica di attenzione e di investimento, per far nascere la consapevolezza che l'aeroporto può essere una importante fonte di lavoro e di crescita economica, così che si possano chiedere cose giuste all'aeroporto senza chiederne la chiusura.

Ed allora attenzione, investimento per la conoscenza e la partecipazione, con la consapevolezza, da parte di noi Sindaci, che il piano industriale SEA non **potrà che avere come mission il profitto, ma che il suo vero valore aziendale sarà basato sulla responsabilità sociale, sulla capacità di coniugare sviluppo, ambiente e comunità.**

Ma che cosa sta succedendo nell'intorno aeroportuale per il monitoraggio ambientale ed epidemiologico; in parole povere che cosa stiamo facendo per la salute dei nostri concittadini?

Sotto questo aspetto Malpensa ha costruito la rete di rilevamento del rumore con 18 centraline poste nell'intorno aeroportuale (sette nel mio comune) in grado di dettagliare in tempo reale il rumore prodotto dagli aeromobili, permettendo nell'immediatezza di verificare le violazioni alle procedure antirumore con il collegamento diretto ai tracciati radar.

Per far sì che tutte queste informazioni non siano tenute nascoste e **siano patrimonio dei cittadini**, si realizzerà in una stanza di Palazzo Viani-Visconti, sede della mia Municipalità, una spazio che potremmo definire "La casa dell'intorno aeroportuale" dove si potranno visionare in tempo reale i dati trasmessi dalle centraline di rilevamento, dar vita alle OPERAZIONI LAMENTELE, prende visione della BLECK LIST e porre a conoscenza del cittadino i modelli di aeromobili che operano a Malpensa, le loro motorizzazioni e gli indici sonori dei tre punti dell'aeromobile (noise takeoff/sideline/approach) con i limiti massimi adottati dall'ICAO; i diagrammi o mappe acustiche per ogni aeromobile sul sedime aeroportuale e nel territorio circostante a seguito di takeoff ed approach (LVAJ/D/N); i piani di sostituzione degli aeromobili approvate dai singoli vettori; la documentazione relative alle Direttive Europee in campo aeronautico ed acustico; la documentazione relative alle flotte marginali MD80 (varie serie) e Boeng 737 (serie 300/400 e 500), ecc.

Dal 1999 si susseguono nei comuni di Somma Lombardo, Ferno e Lonate Pozzolo interventi di mitigazione e di delocalizzazione, con l'acquisto, da parte dell'Agenzia Regionale FINLOMBARDA di edifici residenziali che si trovano in fascia "B" delle isofoniche, dove per legge la residenza non è ammessa, il tutto per un importo di € 124.000.000,00

Nel mio comune gli edifici interessati sono 172, per 246 unità immobiliari e 650 abitanti.

Uno di questi edifici delocalizzati, lato testata pista 35L, è stato utilizzato per il Progetto Comunitario INTERREG IIIB, TERIA (TERritorial Insert Airports) dal marzo 2004 al giugno 2006, con un budget di 2,2 milioni di euro dei quali 1,1 milioni di euro di risorse comunitarie, spesi per la sperimentazione delle nuove tecniche di misurazione e sorveglianza dei rumori aero portuali; per l'analisi delle sorgenti di rumore e dei suoi percettori; per il miglioramento delle tecniche di isolamento sonoro passivo delle abitazioni e per una sperimentazione di sistemi innovativi.

Da ciò è scaturito il progetto I-SOLO, finanziato totalmente da SEA, per l'insonorizzazione nel mio comune di un edificio residenziale in fascia "A" delle curve

isofoniche dove la residenza è ammessa, con lo scopo di determinare sul campo **non solo il costo edilizio dell'intervento ma anche quello sociale.**

Insieme ai comuni di Ferno, Lonate Pozzolo e con ARPA Lombardia abbiamo proceduto, dal 1999 al 2003, alla campagna di misura dell'inquinamento atmosferico dell'intorno aeroportuale.

Nell'anno 2000 l'Azienda Sanitaria Locale della Provincia di Varese ha dato avvio ad uno studio epidemiologico sulla valutazione dei danni di salute in un campione di donne residenti nei pressi dell'aeroporto di Malpensa 2000, i cui risultati sono stati pubblicati nell'anno 2003.

Dall'anno 2002 ad oggi, l'Assessorato all'Ecologia del mio comune ha posto in atto campagne di misurazione sulla qualità dell'aria.

Sempre nei comuni di Somma Lombardo, Ferno e Lonate Pozzolo e con ARPA Lombardia negli anni 2003 e 2004 si è prodotto la misurazione dei microinquinanti atmosferici.

Insieme ad ARPA Lombardia, SEA e Università della Bicocca si è elaborato il modello di dispersione delle rotte di uscita da Milano Malpensa.

Nel 2005 Agenda21 – CUVentuno hanno redatto il rapporto sullo stato dell'ambiente; un interessantissimo e puntuale studio che spazia dalla struttura urbana, alla mobilità, ai rifiuti, all'energia, al rumore, alle onde elettromagnetiche, sino alla qualità dell'aria, dell'acqua, del suolo, della natura e biodiversità.

Nel 2005 il mio comune ha generato “La valutazione da rumore aeronautico percepito dalla popolazione che vive nell'area dell'aeroporto di Malpensa” con l'aiuto dell'Università degli studi di Milano, Dipartimento di Medicina del Lavoro.

Nel luglio 2005 il Parco della Valle del Ticino, dichiarato dall'UNESCO nel 2002 “Riserva della biosfera e patrimonio dell'umanità” – l'aeroporto è inserito totalmente nel territorio del parco – ha scritto la “Valutazione Ambientale Strategica dei Programmi di Sviluppo del Sistema di Trasporto” un importante strumento di conoscenza e di valutazione dello stato dell'arte e dell'evoluzione del territorio rispetto ai progetti trasportistici in costruzione ed in progetto.

Nel 2007 con ARPA Lombardia si è dato avvio alla verifica del quadro sanzionatorio per l'inquinamento acustico da aeromobile, che ha dimostrato la non possibile applicazione della Legge Regionale n. 13/2001 “Norme in materia di inquinamento acustico” per la mancata redazione da parte del Governo del regolamento di attuazione della legge nazionale, **con la perdita secca di 45,611 milioni di euro dal 2001 al 2006 a livello nazionale, e per la sola Lombardia di 14,044 milioni di euro.**

Il Comune di Somma Lombardo insieme ai comuni di Ferno e di Lonate Pozzolo partecipa in partnership con SEA e con gli aeroporti di Monaco, Lisbona, Manchester e Nizza al progetto comunitario DRAFT – Progetto Energia Rinnovabile e al progetto europeo SEE Campaign, progetti che guardano all'ambiente dell'intorno aeroportuale, nonché a tutti quegli eventi, nell'ambito del progetto europeo INTERREG IIIB, che vedono confrontarsi realtà municipali europee sul cui territorio insistono gli aerodromi.

Io come Sindaco credo a Malpensa, e credere in Malpensa **significa far convergere entro la sua pianificazione i contenuti ambientali**; essere consapevoli che una infrastruttura come Malpensa è **un'esigenza della comunità nazionale**; che la pianificazione strategica – VAS – valuti attentamente **il suo atto pianificatorio**, il suo PRG, che è presupposto di una molteplicità di interventi minori nell'intorno aeroportuale; **che venga fissato un principio**: nella contabilità ambientale di compensazione del piano non devono entrare voci diverse da quelle direttamente incidenti sulla qualità territoriale nel senso naturalistico, paesaggistico, della qualità dell'aria e del contenimento del rumore; **che si attuino sinergie tra l'aeroporto ed il suo territorio** con la condivisione di risorse comuni come le falde acquifere, il teleriscaldamento, le energie tout court ed altre opportunità estremamente interessanti che consentirebbero, se condivise, di promuovere verso le comunità locali un'immagine dell'aeroporto non solo come momento invadente e limitante del mio spazio, ma anche come reale possibilità di benefici diretti nei confronti delle popolazioni dell'intorno aeroportuale.

Quando sono rientrato da Washington su Toronto con un volo Unite – sono stato al MITRE con altri Sindaci dove abbiamo decollato ed atterrato sulla costruenda terza pista di Malpensa – per poi trasvolare verso Malpensa ed ho visto il nostro vecchio 767 al ponte di imbarco, con quella livrea a me familiare, mi sono detto: sono a casa.

Ciò che mi ha colpito è stato osservare il personale di bordo che con grande professionalità ed amore del mestiere sopperiva ad una classe Magnifica che Magnifica, rispetto a quello che offrono altre compagnie aeree, non è più.

Certo, si deve fare qualcosa per Alitalia ma all'interno di un piano strategico.

Possiamo anche decidere di buttare Alitalia nel cestino; **ma ciò che non è tollerabile** è che il Consiglio di Amministrazione, a cui è stato dato dal Governo il mandato di vendere Alitalia abbia predisposto un piano aziendale elaborato solo in favore di Air France, e che Air France, di fatto, ha vinto una gara senza parteciparvi.

Qualche Ministro, qui si è detto, non conosce il piano industriale elaborato da Air France, e poiché Alitalia è una azienda di Stato la privatizzazione deve passare in Parlamento; a tutt'oggi il Parlamento, e sono stati gli Onorevoli ed i Senatori di entrambi gli schieramenti politici che hanno parlato prima di me ad affermarlo, non conosce i termini della proposta Air France.

Ma chiediamoci: è una privatizzazione quella di Alitalia ?

Il termine privatizzazione non sembra essere appropriato perché il principale azionista di Air France e di Aeroports de Paris è lo stato Francese, rispettivamente con il 18% ed il 68%.

Ed allora chi ha plaudito alla decisione del Governo in nome del libero mercato, dovrebbe spiegarci che cosa significa il dettato “altri azionisti che i cittadini francesi” contenuto nell'articolo 11 dello statuto di Air France.

Ma è giusto pensare all'offerta economicamente più vantaggiosa o il problema è

molto più ampio ? Può il ministro dell'economia ragionare solo come un contabile, in termini ragioneristici ?

No !

Il problema è certamente molto più ampio; il problema non è se è meglio la proposta di Toto o quella di Air France, ma il dettato Costituzionale: l'art. 16 detta che **lo Stato deve garantire la mobilità del cittadino.**

L'Italia è un paese che punta sulla crescita nei servizi e nel turismo, e tutti hanno dichiarato l'irrinunciabilità di un grande aeroporto come Malpensa.

Vogliamo rimanere sulla scena internazionale ?

Se vogliamo rimanere sulla scena internazionale dobbiamo essere competitivi, e per essere competitivi abbiamo bisogno di infrastrutture e di mobilità, ma se abbiamo infrastrutture e non abbiamo mobilità diventa difficile essere competitivi, ed è in questo quadro che va visto: che cosa ne facciamo di Malpensa e di Alitalia.

In termini economici la rinuncia a Malpensa significa la riduzione di ben 15 miliardi di euro del PIL negli anni 2008-2010.

Qualcuno ha fatto il conto di quante meno entrate giungeranno nelle casse dello Stato?

Per tutto questo non si può svendere Malpensa per trenta miserabili denari altrimenti **aveva ragione Charles De Gaulle quando affermava: "L'Italia non è un paese povero, è un povero paese."**

Guido Colombo