WWF: MALPENSA, INGIUSTIFICATA LA TERZA PISTA Il WWF Italia, nel giorno in cui SEA presenta il proprio Piano Industriale ai Sindaci del Consorzio Urbanistico Volontario, ricorda coma la costruzione di una terza pista prevista nel piano, legata ad un eventuale potenziamento dello scalo oggi ampiamente sottoutilizzato, è del tutto ingiustificata. Questo per motivi trasportistici oltre che ambientali: è bene ricordare che l'aeroporto di Malpensa è localizzato nel Parco Naturale del Ticino, Riserva della Biosfera, in base al programma MAB dell'UNESCO. Dal 'Progetto Fenice' - elaborato dall'advisor Intesa San Paolo per la cordata di imprenditori, appoggiata dal Governo, e che si candida ad entrare nella NewCo che prenderà il posto di Alitalia - emerge infatti chiaramente come Malpensa non sarà altro che uno dei principali scali nazionali su cui opererà la nuova compagnia aerea nella sua affermazione sul mercato domestico . "Anche paragonandolo ad altri scali europei, Malpensa ora movimenta 1/3 del traffico di Heathrow a parità di piste e non necessita quindi di alcun ulteriore sviluppo infrastrutturale", dichiara il WWF Italia. La giustificazione della terza pista si appoggia anche sul previsto aumento di passeggeri attesi con l'Expo 2015 ma in nessuna parte del progetto Expo viene menzionata questa necessità (ci sono solo metropolitane e autostrade). Inoltre, male si concilia con la tanto vantata sostenibilità del futuro evento del 2015: quest'opera è all'interno del Parco Ticino a ridosso del fiume e già ora ha un grosso impatto ambientale e un suo ampliamento. Il Progetto per la Nuova Alitalia, ricorda il WWF Italia, dichiara l' impossibilità di alimentare in modo efficiente e produttivo due hub. Inoltre il progetto sottolinea la necessità di rifocalizzare Alitalia su Fiumicino, concentrando sullo scalo romano tutti i voli intercontinentali che la compagnia è in grado di operare, individuando un altro operatore per Malpensa, che in partnership con Alitalia favorisca lo sviluppo del principale scalo del Nord in una logica point to point, cercando quindi di ottimizzare l'impiego delle infrastrutture esistenti a Malpensa.In questa logica non bisogna dimenticare che l'Italia è stata l'unico Paese d'Europa a perseguire vanamente l'obiettivo della realizzazione di due hub nazionali (Fiumicino e Malpensa) e che lo stesso sviluppo non coordinato del sistema degli aeroporti del nord Italia ha ostacolato una maggiore affermazione dell 'aeroporto di Malpensa, anche nelle relazioni internazionali. § GLI ALTRI SCALI ITALIANI Tra il 2000 e il 2007 Malpensa ha perso posizioni (nel 2000 assorbiva il 50% del traffico passeggeri del Nord Italia oggi arriva appena al 39%) In tutti gli altri 10 principali scali del Nord Italia (Bologna, Brescia, Milano Linate, Orio al serio, Parma, Torino, Treviso Trieste, Verona, Venezia) aumentavano i passeggeri, con gli incrementi più significativi a Venezia (che è passata da 4.127.000 a 6.615.000 passeggeri) Milano Linate (da 6.026.000 a 9.209.000), Orio al Serio (da 1.237.000 a 5.825.000) Torino (è passato da 2.802.000 a 3.228.000), Bologna (da 3.517.000 a 4.068.000), Verona (da 2.289.000 a 3.320.000), con tre scali (Milano Linate, Orio al Serio e Verona), due dei quali lombardi, che sono in un raggio di non più di 100 km da Malpensa. E c'è da aggiungere che molti di questi scali crescono proprio sulle relazioni internazionali: Venezia si sta dotando di collegamenti point to point con Asia e USA, Orio al Serio ha fatto il boom con i low cost e Bologna sta aprendo a collegamenti a lungo raggio. Ma non basta, proprio Bergamo, Venezia, Verona e Bologna hanno una ripartizioni di voli (anno 2006) sbilanciata sul trasporto internazionale, rispetto ai voli interni, in chiara concorrenza con Malpensa. § CONFRONTO CON LONDRA Infine, facendo un confronto tra Malpensa e l'assetto attuale del più importante hub europeo, Londra Heathrow risulta evidente come qualsiasi attuale disegno di potenziamento dello scalo varesino sia ingiustificato:- l 'aeroporto di Malpensa ha due piste, ognuna di 3.920 metri e ha movimentato al 2006 21.767.267 passeggeri; - l'hub inglese di Heathrow, ha due piste (3.902 e 3.658 metri) più una terza usata soprattutto come pista di rullaggio. Heathrow con due piste ha movimentato

67.500.000 passeggeri nel 2006. Solo ora, con una stima di sviluppo per questo aeroporto al 2030 di oltre 182 milioni di passeggeri anno, è stata realizzata una terza pista che porterà la capienza dell'hub inglese a 128 milioni di passeggeri all'anno. Da non dimenticare infine che il Governo Britannico pone severe pre-condizioni ambientali alla costruzione o all'ampliamento delle infrastrutture aeroportuali: 1. il trasporto aereo deve includere il costo delle sue emissioni di CO2; 2. non sono accettati incrementi del traffico aereo e potenziamento degli aetoporti senza il rispetto dei limiti stabiliti per legge dell'inquinamento acustico e dell'inquinamento atmosferico e senza interventi sull'ambiente che possano attutire e compensare i danni ambientali provocati da un'infrastruttura; 3. l'incremento della capacità di trasporto negli aeroporti, nuovi o esistenti deve prima di tutto verificare l'utilizzo più efficiente della capacità aeroportuale esistente. Roma, 8 settembre 2008 Antonietta Esposito Ufficio stampa WWF Italia a.esposito@wwf.it 06 84497373 - 377.213.463.216, www.wwf.it/stampa Antonietta Esposito Ufficio Stampa WWF Italia Ong Onlus tel. 06 84497373 fax 06 85300612 Se vuoi scegliere il WWF, sul tuo modulo di dichiarazione dei redditi nello spazio dedicato alla scelta del 5xmille, metti la tua firma sul primo riquadro ("Sostegno delle organizzazioni non lucrative di utilita' sociale, etc.") e ricordati di inserire anche il codice fiscale del WWF: 80078430586. A te non costa nulla, per noi e' un grande aiuto.