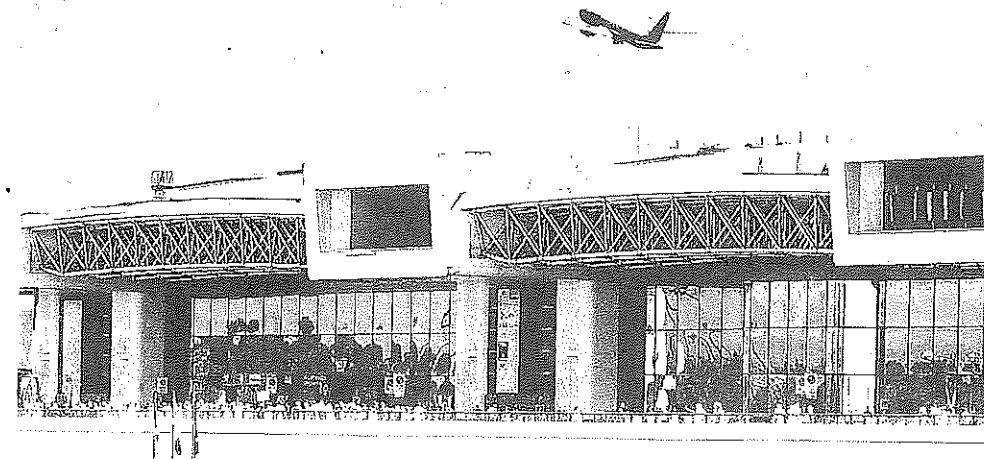


Malpensa inquina. E deve pagare

In Appello confermata la sentenza Quintavalle: un precedente che fa paura

MALPENSA - E adesso? Viene il bello. Perché la sentenza del 15 giugno scorso della seconda sezione della Corte d'Appello civile di Milano, che condanna Sea e ministero dei Trasporti a risarcire in solido 8 milioni di euro a **Umberto Quintavalle**, fa giurisprudenza. E, fatto salvo il già annunciato ricorso in Cassazione della società di gestione degli aeroporti milanesi, il verdetto di secondo grado in teoria diventa un'enorme spada di Damocle sull'intero sistema dell'aviazione civile e non italiana: da questo momento chi vive vicino a uno scalo e buone ragioni ambientaliste da portare in Tribunale può contare su un grande precedente. Visto che Malpensa — il vero imputato uscito sconfitto dal processo — è considerata la seconda aerostazione per importanza nel fatidico piano del trasporto aereo nazionale che sarebbe pronto, ma che a Roma non vogliono tirar fuori dal cassetto. Infatti, senza andare troppo lontano, a conferma della teoria del domino giudiziario c'è il commento del presidente di turno del Cuv e sindaco di Arsago Seprio, **Claudio Montagnoli**: «L'ulteriore ampliamento aeroportuale, a questo punto, potrebbe provocare altre cause da parte dei Comuni». Uno, Lonate Pozzolo, che tra l'altro si avvale dello stesso avvocato di Quintavalle, è da tempo sul piede di guerra. Un altro, Casorate Sempione, ha compiuto studi atmosferici sulla scorta delle motivazioni della



Sotto accusa, sin dal 1999, l'inquinamento derivato dai decolli dallo scalo della brughiera (foto Archivio)

sentenza di primo grado che era sempre favorevole all'attore. Insomma, il peso per il gestore e i due terminal della brughiera potrebbe essere ben superiore all'obbligatorio esborso economico.

IL CASO - In tal senso la decisione di venerdì scorso aumenta addirittura il riconoscimento del danno. Il giudice della seconda sezione civile d'Appello porta dagli iniziali 5 (stabiliti in primo grado) a 8 milioni di euro la liquidazione a carico di Sea e del ministero dei Trasporti. A beneficiarne è appunto Quintavalle che, nel 1999, cominciò un iter processuale a difesa dei suoi 200 ettari di area boschiva a ridosso dell'aeroporto: aveva notato che gli alberi della località «Tre Pini», che nelle sue intenzioni sarebbe dovuta essere valorizzata in modo compati-

bile con le funzioni del Parco del Ticino, morivano a causa del combustibile rilasciato dagli aerei in decollo. Un vero genocidio arboreo, avendone lui contati ormai esanimi 100mila. Di qui il ricorso alle vie legali con tanto di perizie e solite lungaggini che ha por-

Montagnoli (Cuv): ora anche i Comuni potrebbero fare causa

tato alla sentenza di primo grado nel 2010 e a quella di secondo cinque giorni fa. Con dalla propria parte **Elisabetta Cicigoi**: l'avvocato campione in cause ambientaliste, tanto da essere definita da qualcuno la Erin Brockovich italiana. E

da essere assoldata anche dal Comune di Lonate al momento in cui il sindaco **Piergiulio Gelosa** ha deciso di combattere con tutte le forze il Masterplan di Sea.

IL CUV - Ma non si tratta di una semplice coincidenza. E' tutto concatenato in questa battaglia contro lo sviluppo di Malpensa che si combatte da prima dell'entrata in scena di Quintavalle. Nome che ora fa gioco più di quattro anni fa. «Questo aeroporto così come pensato non ci sta», ribadisce per l'ennesima volta Montagnoli a nome del Cuv, sulla base però di una consapevolezza nuova. «Se lui ha vinto ancora, vuol dire che si è sforato su tutto. Dunque, questo aeroporto è da ripensare. E ulteriori ampliamenti provocherebbero altre cause. Insomma, Sea dovrà rivedere tutti i suoi pia-

ni. Perché, come diciamo noi sindaci sin dal 2000, va ripensato il sistema aeroportuale del Nord e va ridistribuito il traffico sulle due piste esistenti». Domanda: ma se ciò vale per i terminal della brughiera, può valere per tutti gli scali o no? Risposta del presidente del consorzio che riunisce le nove municipalità di sedime e area contigua: «Può anche darsi. Ma la realtà di fondo è che qui, nella nostra zona, questo aeroporto non ci sta».

LA CURIOSITÀ - In buona sostanza, la catena di conseguenze innescata dal verdetto non è affatto indifferente. Primo: il territorio si sente più forte nel contrastare il Masterplan, che prevede un enorme crescita strutturale di Malpensa con un orizzonte di 50 milioni di passeggeri tra qualche decennio. Secondo: il bilancio della società di gestione ne risentirà. Terzo: c'è un contraccolpo sul progetto del Comune di Milano (azionista di maggioranza) per vendere un ulteriore 50 per cento delle quote dopo essersi disfatto in dicembre del 2007. Quarto: il risarcimento di competenza del ministero sarà il risarcimento degli italiani a favore di Quintavalle. Infine, una curiosità: la pista 35R risale al 1948, la 35L alla metà degli anni Cinquanta, il Parco del Ticino al 1974 quando gli aerei decollavano e atterravano da parecchio in brughiera. Però questa è un po' la storia della pianificazione dell'intero territorio italiano.

Angelo Perna