

INCENERITORE E AMPLIAMENTO DELL'AEROPORTO

2009-03-09 00:16:12

Due grandi opere non necessarie che creano i problemi anziché risolverli.

“Valle d’ Aosta: l’ isola felice” risuonava dai teleschermi in una bella pubblicità di qualche anno fa. Un’immagine eterea di verdi vallate, pascoli in fiore, montagne innevate che si stagliavano su un cielo turchino.

Sembrano condividere la solare pubblicità anche i rappresentati valdostani che hanno partecipato poco tempo fa al vertice di Chambéry sul trasporto modale alpino, nella cui dichiarazione finale formulata dai presidenti dell’ euroregione dell’ Arco Alpino, si condivide la volontà di uno sviluppo sostenibile, attento alle compatibilità ambientali. Eppure sembra proprio che di questa nostra valle si voglia far rimanere solo un impalpabile ricordo.

Due grandi opere sono in procinto di essere costruite: da una parte l’ ampliamento dell’ aeroporto (i cui primi lavori di allungamento della pista sono già cominciati) e dall’ altra la costruzione di un inceneritore, per “risolvere” il problema dei rifiuti.

Ci sarà quindi, nel bel mezzo della valle, un inceneritore che immetterà nell’ ambiente polveri sottili, nitrati, diossine, furani, nanoparticelle etc... Ci saranno grandi aeroplani che, atterrando nel nostro piccolo capoluogo, oltre a fare parecchio rumore, rilasceranno anch’ essi un’ ingente quantità di sostanze inquinanti che, a causa dell’ inversione termica, si concentreranno pericolosamente in prossimità del suolo nella zona più popolata della valle.

Sono davvero necessarie queste grandi opere? Ineluttabili come ci vogliono far credere?

E soprattutto, sono le soluzioni ottimali?

Andiamo brevemente ad analizzarle una ad una:

1) INCENERITORE: *soluzione sbagliata ad un problema esistente.*

La Valle d’ Aosta produce circa 100.000 ton di rifiuti all’ anno. L’ assessore Zublena si è impegnata a raggiungere gli obiettivi imposti dall’ UE, ovvero il raggiungimento del 65% di raccolta differenziata entro il 2012. Nel 2012, data entro la quale dovrebbe entrare in funzione l’ inceneritore, avremo quindi circa 35.000 ton di rifiuti indifferenziati residui.

Nessuno si sognerebbe con questi numeri di costruire un inceneritore.

Sarebbe sufficiente un trattamento Meccanico Biologico (un processo a freddo che non produce alcuna sostanza altamente inquinante), e i residui finali ammonterebbero a circa 10.000 ton., che si potrebbero portare nella già prevista discarica di Issogne oppure trasportare fuori valle per bruciarli in un cementificio (ve ne sono alcuni disponibili in Lombardia) . Se si volesse essere poi più virtuosi, come propone il comitato rifiuti zero, si potrebbe fare la raccolta capillare dell’ umido , incentivare la raccolta differenziata secondo il principio: “chi più differenzia, meno paga” e portare avanti iniziative di riduzione alla base della produzione di rifiuti. Così facendo i residui sarebbero di anno in anno sempre minori e si arriverebbe gradualmente a “rifiuti zero”.

I costi del Trattamento Meccanico Biologico sarebbero di circa 30 milioni di euro. Avremmo risolto il problema dei rifiuti e non ci sarebbero rischi per la salute.

L’ amministrazione regionale invece ha deciso diversamente. Visto che i rifiuti prodotti localmente non sono sufficienti a far funzionare anche il più piccolo degli inceneritori, si è deciso di trovarli andando a dissotterrare la vecchia discarica di Brissogne . Come l’ assessore ci ha detto non c’ è la necessità di fare questa bonifica (costo: 100 milioni di euro). La si può fare o meno.

La motivazione? E’ brutta e puzza e costituisce per il turista che arriva in valle una “brutta porta di ingresso”.

Senza la bonifica l'inceneritore non ha senso di esistere. Ciò vuol dire che l'amministrazione ha deciso di spendere 140 milioni di euro (la differenza di costo fra i 2 progetti), ovvero 270 miliardi di vecchie lire, non per risolvere il problema dei rifiuti, ma per bonificare una discarica che non ha bisogno di essere bonificata!

L'inceneritore a griglia immetterà inoltre in atmosfera varie sostanze inquinanti, di cui alcune sono anche cancerogene e quindi metterà a repentaglio la nostra salute.

Alla fine di tutto ciò, bruciando 85.000 ton all'anno, avremo paradossalmente circa 20.000 ton/anno di rifiuti residui, ovvero il doppio rispetto a quelli che avanzerebbero da un trattamento a freddo.

Una parte della discarica di Brissogne (40.000 ton.) andrebbe inoltre portata direttamente ad Issogne e quindi in realtà avremo alla fine circa 60.000 ton/anno, ovvero 6 volte i rifiuti che rimarrebbero con l'alternativa proposta dal CRZ Vda.

Si è scelto quindi un progetto molto costoso, inquinante e dannoso per la salute, nonché di breve respiro e non necessario, a fronte di un'alternativa semplice, lungimirante, economica ed ecologica.

2)AMPLIAMENTO DELL'AEROPORTO: soluzione sbagliata ad un problema inesistente.

Di fatto l'apertura dell'aeroporto di Aosta al traffico commerciale ha già dimostrato da tempo di essere un'impresa fallimentare. L'Air Vallee in tutti questi anni ha continuato ad operare solo grazie alle sovvenzioni della regione e l'AVDA (società di gestione dell'aeroporto) accumula già adesso un passivo annuale superiore ad un milione di euro l'anno.

Il turismo valdostano non ha certo tratto vantaggio dalla presenza di una linea aerea che per sua natura si è rivolta soprattutto a viaggi d'affari. Al contrario la presenza del traffico commerciale ha gravemente penalizzato il volo turistico, in particolare il volo in aliante ad alta quota.

I fautori dell'aeroporto commerciale dicono che questo palese fallimento è avvenuto perché in passato non si è avuto il coraggio di investire abbastanza. In realtà in questi anni sono stati investiti ingenti capitali per migliorare la pista, per l'illuminazione (mai usata), per gli hangar (male utilizzati), per l'aerostazione prefabbricata, senza che l'attività commerciale sia mai riuscita a crescere al punto da auto sostenersi. Ora, nonostante i miseri risultati ottenuti, si è deciso di vanificare gran parte degli investimenti fatti a suo tempo con la costruzione di una nuova pista, di un nuovo sistema di illuminazione e di una nuova aerostazione.

Aosta dista appena 100 km da Caselle, il cui aeroporto è più grande, più attrezzato, migliore e più sicuro non solo dell'attuale aeroporto di Aosta, ma anche di quello in progetto.

Nel settore dei voli charter non potremo mai competere con l'aeroporto di Caselle, dove aerei da 300 posti possono atterrare in tutte le condizioni di tempo, mentre da noi velivoli di 80 passeggeri potrebbero atterrare solo in condizioni meteorologiche favorevoli. Inoltre velivoli più piccoli significano costi maggiori di esercizio che, uniti alla maggior probabilità di dirottamento per avverse condizioni meteorologiche, precluderanno un'attività di voli charter economicamente remunerativa.

L'unica attività Charter possibile sarà quindi quella sovvenzionata dalla Regione e, viste le ingenti spese sostenute, prima di riconoscere l'inevitabile fallimento dell'impresa, l'amministrazione regionale sarà indotta a cercare di sostenere l'attività di volo sovvenzionando le compagnie a fare voli charter altrimenti non remunerativi. La giustificazione sarà che così facendo si accresce l'indotto turistico. Il risultato finale sarà che la regione, nell'intento di aumentare gli introiti turistici, finanzia un progetto che porterà un aumento dell'inquinamento acustico e atmosferico nella nostra vallata, correndo anche maggiori rischi per la sicurezza rispetto ad aeroporti di maggiori dimensioni. Tutto ciò, paradossalmente, allontanerà probabilmente più turisti di quanti ne pretende di avvicinare.

Il Comitato aeroporto sostenibile propone un'alternativa.

I lavori ormai avviati di allungamento e di ammodernamento della pista potranno consentire ai velivoli che già operavano sull'aeroporto di Aosta di farlo in condizioni di maggior sicurezza, mentre la nuova aerostazione (costo 30 milioni di euro) dovrebbe essere costruita solo dal momento in cui il traffico di passeggeri effettivamente lo richiederà.

La programmazione dei voli commerciali dovrebbe essere tale da contenere l'inquinamento acustico ed

atmosferico, favorendo l'utilizzo dell'aeroporto da parte dei velivoli da turismo, degli alianti e dei velivoli di aerotaxi, promuovendo i voli panoramici e sportivi volti a valorizzare la bellezza turistica delle nostre montagne.

Grazie a tale tipo di attività non solo si potrebbe pensare di operare in pareggio, ma si potrebbe anche incrementare quel turismo di qualità che si contrappone al turismo di massa (portato dai voli charter), accrescendo sia il ritorno economico, sia la visibilità all'estero delle bellezze della nostra regione.

Perché non lasciamo il compito di ricevere i voli Charter all'aeroporto di Caselle (che è già collegato con le più importanti capitali europee e con Roma a prezzi davvero competitivi) e non ci concentriamo davvero sull'obiettivo di migliorare l'accessibilità alla Valle d'Aosta ai turisti internazionali?

Per di più questo progetto alternativo è abbastanza semplice e le risorse necessarie per la sua attuazione si potrebbero ricavare dall'abbandono del progetto della nuova aerostazione e, volendo, dell'inceneritore.

E' sufficiente che l'Amministrazione Regionale istituisca un collegamento ferroviario rapido ed efficiente con l'aeroporto di Caselle e con la rete nazionale. Un collegamento diretto, l'elettrificazione e la costruzione di un doppio binario sulla tratta Aosta-Torino, oltre a favorire l'afflusso dei turisti, sarebbe la soluzione ottimale per altri problemi di cui soffre la nostra regione.

I treni arriverebbero in orario e i pendolari non sarebbero più costretti a sopportare i costanti disservizi dell'attuale linea. Una parte sostanziale del traffico su gomma, sia persone che merci, potrebbe venir dirottato su rotaia, il che migliorerebbe la viabilità e ridurrebbe sostanzialmente l'inquinamento di cui soffre il fondovalle. Inoltre, per quanto riguarda i rifiuti, sarebbe di facile attuazione un piano che preveda il trasporto fuori valle dei residui di un eventuale trattamento a freddo.

Se a prima vista questi due progetti sembrano molto differenti, con uno sguardo più attento si notano invece molte similitudini.

In effetti la motivazione alla base di entrambi è quella di attrarre più turisti.

Entrambi i progetti hanno dei costi enormi che ricadranno sulla società.

Entrambi lavoreranno in perdita.

Per entrambi esistono alternative più virtuose e molto meno costose.

Infine entrambi non faranno che peggiorare ciò che vorrebbero migliorare: cercando di aumentare il turismo lo faranno diminuire, cercando di diminuire i rifiuti li faranno aumentare.

La Valle d'Aosta infatti deve continuare ad essere un' "Isola felice", non può essere competitiva proponendo un alienante e snaturante turismo di massa, ma deve mantenere l'immagine di una nicchia di natura incontaminata. Questo cercano i turisti in Valle. Questo dobbiamo preservare: l'ambiente come capitale naturalistico, economico e culturale, da non dilapidare nell'interesse immediato di pochi a svantaggio del benessere futuro di tutti, e proprio nel mantenimento di questo benessere della comunità dovrebbero agire i politici.

Ci sono ancora margini di tempo per un ripensamento.

Ci auspichiamo che le argomentazioni qui presentate siano prese in considerazione dall'amministrazione regionale e che si possa avviare un proficuo dialogo che porti alla scelta di quelle che sono realmente le soluzioni più adatte al particolare contesto valdostano.

Jean-louis Aillon, presidente del Comitato rifiuti zero VdA.

Paolo Meneghini, segretario del Comitato aeroporto sostenibile.