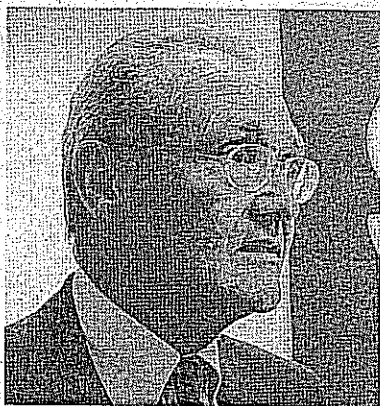


# Sea: stop terza pista e dialogo coi sindaci

Tutti soddisfatti dopo l'incontro con il presidente Modiano  
«Prima di parlare di ampliamento, è importante capire»

**MALPENSA** - Masterplan, si riparte con una promessa: «Non sarà un piano calato dall'alto», ha dichiarato il presidente di Sea, **Pietro Modiano**, ieri mattina un attimo prima di incontrare all'Infocenter del T1 i sindaci dell'intorno aeroportuale. «Non dico di fare *tabula rasa* ma vorrei che tutti ci sgombrassimo la testa dal passato e ricominciassimo a ragionare sul presente». Sono due, secondo il numero uno della società di gestione dello scalo, gli elementi da cui ricominciare per la stesura del piano industriale che disegnerà la Malpensa dei prossimi venticinque anni. Il primo è già una rivoluzione rispetto al passato: «Ricominciamo a ragionare a struttura data». Niente più terza pista e megaparco logistico imposti a priori al territorio, così come successo col Masterplan della gestione Bonomi ritirato prima di una pressoché certa bocciatura del ministero dell'Ambiente, perché «prima di pensare a un ampliamento del sedime voglio capire esattamente a quanti movimenti possiamo arrivare intervenendo, pur con modifiche importanti, sulla struttura esistente. Sul punto abbiamo incaricato Enav come consulente e ci siamo dati come limite temporale il mese di settembre per incominciare ad avere le idee chiare». Modiano, uomo pragmatico, passa subito agli esempi, specificando che debbano essere presi come tali: «Prima di pensare alla terza pista», che non viene esclusa a priori,



**Pietro Modiano e (a lato) una foto di repertorio che riporta il primo incontro del presidente Sea con i sindaci del Cuv nel 2013**

«voglio capire cosa potrebbe succedere, in termini di volumi di traffico e di impatto ambientale, allungando una delle due piste esistenti o disaccoppiandole (ovvero spostando più a est, sempre che sia possibile farlo, la 35R, ndr)». Di certo, Modiano pone un obiettivo per lui irrinunciabile: «Non ci possiamo permettere di riconsegnare a fine concessione, ovvero nel 2041, un aeroporto intercontinentale strozzato», ovvero saturo e senza possibilità di sviluppo. Cosa ciò voglia dire, lo diranno i tecnici Enav presentando diversi scenari. A lui invece toccheranno le decisioni. Il secondo aspetto riguarda il settore cargo, sempre più il futuro di

Malpensa a giudicare dall'incremento annuo dei volumi di merci pari al 10 per cento registrato nel 2014 nonché dal recente investimento di Dhl e di altri operatori che potrebbe avvicinarsi a breve. Avverte Modiano: «Il punto di saturazione è più vicino di quanto pensassimo. Andranno rivalutati gli spazi di cargo city alla luce di uno scenario più dinamico del previsto». In attesa di vedere come i due principi cardine di Sea (sviluppo senza ampliamento e potenziamento cargo) si tradurranno sulle carte del nuovo Masterplan, i rappresentanti del territorio si ritengono soddisfatti. «Un Masterplan portato avanti insieme ai Comuni rende Sea più forte nel costruire un consenso anche a livelli superiori e più titolata davanti al ministero in fase di approvazione», dice il sindaco di Gallarate, **Edoardo Guenzani**. Sulla stessa linea il collega di Samarate, **Leonardo Tarrantino**, presidente semestrale del Cuv: «Modiano sta confermando con i fatti la sua intenzione di costruire un rapporto diverso con il territorio. Oggi non abbiamo posto veti perché non abbiamo parlato di proposte concrete. Se sarà meglio allargare le piste, allungarne una o costruirne una terza ce lo dirà l'Enav e in base a quei risultati ci ragioneremo e confronteremo. Al momento apprezziamo la volontà di Sea di ripartire da zero condividendo un nuovo metodo di lavoro».

**Gabriele Ceresa**

PREMIANA 13.02.2015