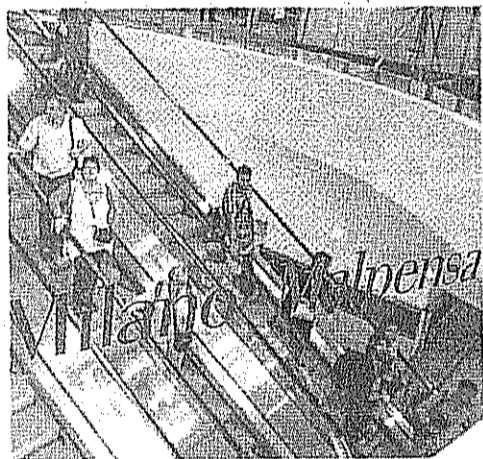


Malpensa crescerà Senza la terza pista

Il Masterplan taglia 17 milioni di passeggeri

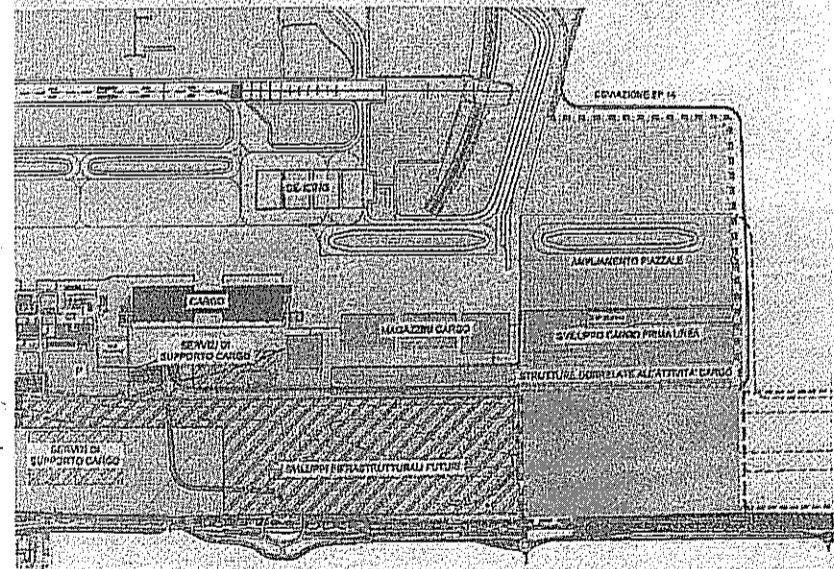


Ieri la presentazione delle linee guida da parte dei vertici del gestore aeroportuale: qui a fianco il presidente Pietro Modiano (a destra) e l'environment manager Giovanni Falsina. In basso, una planimetria sulla futura Cargo City



Sea conferma di voler concertare con il territorio il piano di sviluppo che prevede notevoli riduzioni rispetto a quello ritirato lo scorso anno

FOCUS IPOTESI DI SVILUPPO NELL'AREA SUD-OVEST - CARGO CITY: DA 433 ETTARI A 90 ETTARI



MALPENSA - La brughiera del Gaggio è salva. Ora è ufficiale. Perché nelle linee guida del nuovo Masterplan presentato ieri da **Pietro Modiano**, presidente di Sea, scompaiono sia la terza pista sia il megaparco logistico. Stando alle previsioni più "aggressive", Malpensa crescerà fino a 32,5 milioni di passeggeri entro il 2030, ma senza consumo di ulteriore suolo. Questa è la proposta dei vertici aeroportuali, quindi adesso inizia la lunga fase di concertazione con il territorio, gli operatori economici e gli ambientalisti che si concluderà tra un anno. «Sarà la riedizione del piano industriale ritirato un anno fa», ha detto il numero uno della società di gestione. «Contiamo di consegnarla nella sua versione definitiva alle commissioni di valutazione nel quarto trimestre del 2016».

Previsioni passeggeri

Secondo Sea, gli attuali 18,8 milioni di passeggeri all'anno diventeranno 23,2 nel 2020, 28 nel 2025, 32,5 nel 2030. Tra quindici anni, il vecchio Masterplan ne contemplava addirittura 49,5, mentre ora le previsioni sono state ridimensionate e allineate ai mutamenti del contesto economico.

Terza pista

La domanda che si è posta Sea è la seguente. Con 32,5 milioni di passeggeri serve la terza pista? «La risposta è no», ha detto senza indugi Modiano. Almeno fino al 2030, dunque, il progetto va in soffitta. Rimarranno comunque una serie di vincoli per evitare che non si possa più costruire nel 2050, nel 2070 o quando ce ne sarà bisogno. Sul punto il presidente è irremovibile: «Un aeroporto che non si può ampliare è un aeroporto da chiudere. E noi non possiamo permetterci di consegnarlo in tali condizioni a nostri eredi». Verranno invece efficientate le attuali due piste, con un nuovo sistema di raccordi e svincoli che renderà possibile aumentare il numero di movimento annui da

NUOVO SCENARIO

Prospettiva più umana

di ANGELO PERNA

È una rivoluzione totale. Un po' per volontà e molto per necessità. Fino allo scorso anno Sea con il Masterplan prevedeva nel futuro a medio-lungo termine di Malpensa terza pista, 49 milioni e mezzo di passeggeri al 2030 e un megapolo logistico. Il tutto polverizzando o quasi la brughiera del Gaggio e assorbendo buona parte delle aree delocalizzate. Il documento, preso abbrivio qualche tempo prima anche sulla base del mitico piano Mitre (uno studio di un migliaio di pagine tra spiegazioni, planimetrie e proiezioni dedicato esclusivamente alla nuova striscia d'asfalto per decolli e atterraggi da una società statunitense leader nel settore su commissione dello stesso gestore aeroportuale), fu redatto in piena presidenza Bonomi-bis e avviato da Enac alla procedura di approvazione del ministero dell'Ambiente nel 2011. Fu ritirato nell'autunno 2014 ufficialmente perché non più rispondente alla situazione del trasporto aereo, ufficialmente perché sarebbe stato bocciato dalla commissione ministeriale. Al di là del carico di proteste e osservazioni contrarie arrivata da territorio, ambientalisti ed enti vari.

La scelta di ripartire da capo è del presidente Modiano e, oltre a essere una delle sue prime decisioni forti, rappresenta l'inizio della rivoluzione. Adesso giunta alla fase decisiva: approfittando strategicamente della malparata al ministero del vecchio Masterplan e razionalmente delle mutazioni di Malpensa (ridimensionamento del traffico passeggeri e accantonamento del progetto hub), il nuovo programma di sviluppo si presenta senza terza pista, senza megapolo logistico e con un orizzonte al 2030 ridotto a 32 milioni e mezzo di viaggiatori: Una prospettiva più umana. Sulla quale si può discutere in modo più proficuo. E soprattutto c'è da parte di Sea ciò che per la precedente pianificazione non c'era stato: la ferma volontà di concertarla il più possibile con il territorio, considerando parte attiva del percorso e non più colonia milanese semplicemente da ammansire e dividere. Se il territorio saprà cogliere la sfida, riuscendo a essere compatto e autorevole nel nuovo corso, la rivoluzione avrà avuto un senso compiuto. Quello del tanto reclamato sviluppo sostenibile e condiviso.

310mila (il limite operativo massimo odierno) a 340mila. «Non è una rinuncia nel nome di una nuova sensibilità ambientale, ma una soluzione in linea con gli obiettivi di efficienza e di organizzazione di traffico che ci siamo dati».

Previsioni cargo

In questo momento a Malpensa transitano 490mila tonnellate di merci all'anno. Diventeranno 660mila nel 2020, 820mila nel 2025 fino a raggiungere il milione nel 2030.

Polo logistico

Come verrà ridisegnata la Cargo City per soddisfare le previsioni e accogliere la merce in piazzale? Il vecchio Masterplan, nella sua prima edizione, prevedeva un aumento del sedime a sud di 433 ettari (dieci volte la superficie della Città del Vaticano) con una distesa di capannoni che sarebbero arrivati a ridosso di Lonate Pozzolo cementificando l'intera brughiera del Gaggio. Ora invece l'ipotesi di sviluppo prevede un ampliamento di soli 60 ettari a

sudovest. A grandi linee, l'ipotesi è raddoppiare la Cargo City esistente, duplicandola a lato con una deviazione dell'ultimo tratto della strada provinciale 14.

Aree delocalizzate

Il vecchio Masterplan contemplava l'inglobamento pressoché totale (cimitero compreso) di Case Nuove, la frazione sommesse delocalizzata. Nei nuovi disegni, invece, l'area rimane a tutti gli effetti sotto il potere decisionale del Comune. «Da parte nostra - ha sottolineato Modiano - resta però la massima disponibilità a esaminare con il territorio la riconversione di quelle aree. Siamo sempre stati disponibili».

Nuova metodologia

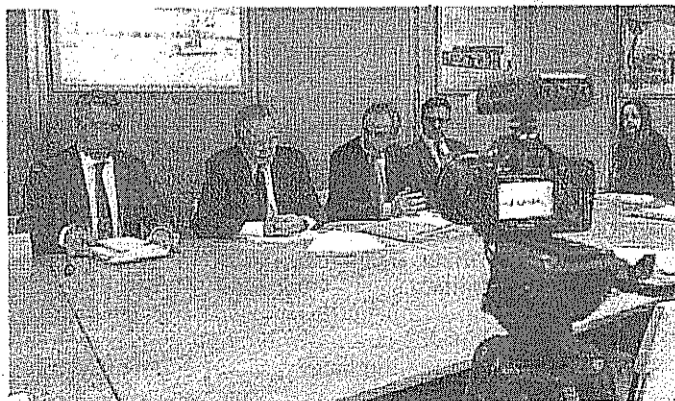
Non sarà più un piano industriale "prendere o lasciare", com'è stato in passato. Il numero uno di Sea ha più volte rimarcato la necessità di arrivare a una soluzione il più possibile condivisa tramite riunioni, momenti di confronto, persino una piattaforma informatica. «Metteremo a disposizione tutto a tutti», ha annunciato, riferendosi ai risultati dei due studi commissionati a un comitato di esperti che accompagnerà la società nella stesura definitiva del Masterplan. Gli approfondimenti ambientali verranno affidati a un team di lavoro che coinvolgerà tre università (Pisa, Pavia e Firenze) e la Bird control srl per gli aspetti ornitologici. Verrà redatta inoltre la Vis (Valutazione d'impatto sulla salute): nonostante non sia imposta dalle norme, Sea ha comunque deciso di introdurla negli studi preliminari di accompagnamento al Masterplan. Verrà affidata a **Fabrizio Bianchi** dell'Unità di ricerca epidemiologica ambientale e registri di patologia dell'Istituto di fisiologia clinica di Pisa. Anche in base ai risultati di questi due studi, il nuovo Masterplan prenderà forma nella sua stesura definitiva. Il tempo previsto è di un anno, a partire da ieri.

Gabriele Ceresa

Nell'ottimismo dei sindaci due voci contrarie: Rivolta e Montagnoli

MALPENSA - Se c'era un aspetto positivo del vecchio Masterplan era quello di essere riuscito - un vero miracolo - a mettere d'accordo i sindaci dell'intorno aeroportuale. Senza distinzioni di colore e di convinzioni, furono tutti compatti nel contrastarlo. Ora la Nuova Malpensa inserita nel piano industriale Sea 2015/30 fa riemergere sensibilità diverse. E problemi diversi da affrontare. Tra i più convinti, o meglio sarebbe dire, tra i meno scettici, c'è **Mauro Cerutti** (Ferno). «Finalmente ho visto una programmazione seria e logica», dice. «Avere ridimensionato l'ampliamento di Malpensa è senz'altro positivo.

così come lo stralcio della terza pista e la metodologia condivisa. Rimangono i dubbi sullo sviluppo della Cargo City, ma in generale ci sono i presupposti per crederci un po' di più. Ora attendiamo i tavoli per sederci e smussare gli angoli». Pur con un elenco corposo di riserve, tra i soddisfatti compare anche **Angelo Bellora** (Cardano): «Nelle parole di **Modiano** (Pietro, presidente Sea, ndr) ho intravisto un parziale accoglimento del mio intervento dello scorso luglio, quando chiedevo che rimanesse fuori dal sedime tutto ciò che non fosse direttamente collegato all'attività aeroportuale». Ovvero nuovi alber-



ghi, capannoni, parking, uffici. Insomma, l'indotto. «Credo sia un approccio giusto per evitare la desertificazione del sistema produttivo attorno a Malpensa ed evitare ulteriore

consumo di suolo». Un gradino sotto sta **Stefano Bellaria** (Somma). Il quale dice: «Buono il metodo, ora vediamo il merito. C'è una serie di punti su cui dovremo

confrontarci. In particolare il recupero delle aree delocalizzate, e su questo apprezziamo l'apertura al dialogo di Sea, e lo sviluppo del cargo che porterà inevitabilmente a un cambiamento nella qualità degli aeromobili, nelle rotte e negli orari di sorvolo. L'attuale scenario dei decolli, e lo dico con serenità, è chiaro che vada rivisto». Pollice verso contro il nuovo Masterplan invece da parte di **Daniilo Rivolta** (Lonate). Commenta: «E io cosa me ne faccio delle aree delocalizzate? La residenza non la posso mettere e i capannoni neppure, perché li fanno già loro ampliando la Cargo City, tutta sul territorio di Lonate, in aree

oggi non costruite. Il vecchio Masterplan era un grosso problema, questo è un problema più piccolo». Ma pur sempre un problema. Negativo il commento anche di **Claudio Montagnoli** (Arsago): «Ben venga la collaborazione, ma io lo sviluppo compatibile non ho mai capito cosa voglia dire. Io so soltanto che nel 2025, stando alle loro previsioni, i sorvoli saranno peggio del 2004, l'anno del picco di Malpensa. Con questi numeri Arsago scoppierà. E mi permetto di dire anche Somma e Casorate. Saremo noi a quel punto a chiedere la terza pista, perché qui vorrebbe dire non vivere più».

G.C.