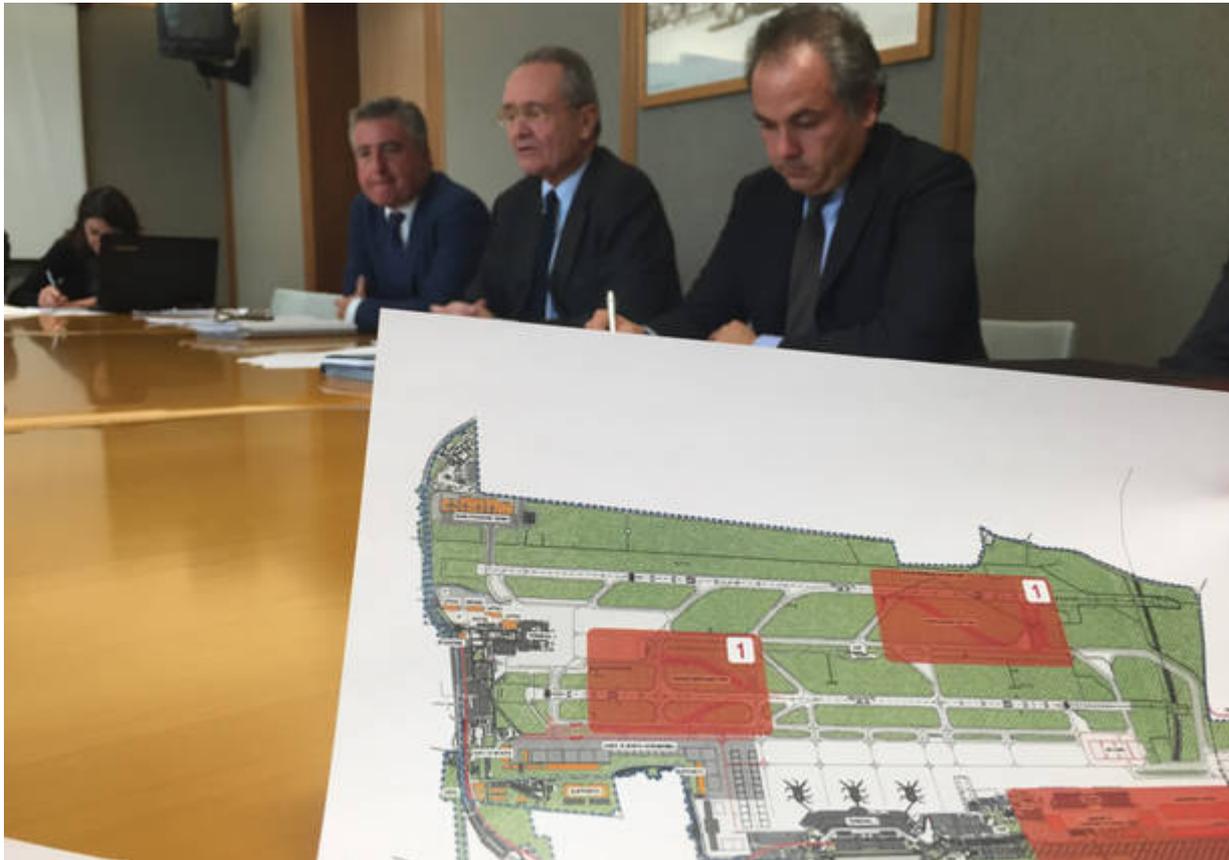


## Nuovo masterplan Malpensa. Per crescere, ma senza terza pista

**Pubblicato:** Lunedì 9 Novembre 2015



Malpensa può crescere **fino al 2030 senza che si riparli di terza pista. Lo dice il nuovo Masterplan** su cui la Sea – società di gestione – apre ora il percorso di confronto con il territorio, a partire dalle linee-guida: tra gli elementi centrali, la rinuncia alla terza *runway* e la riduzione da 330 ettari a 60 ettari dell'area di espansione dello scalo, nodo contestatissimo. «Non ci vorrà la terza pista, perché abbiamo ottenuto grazie allo studio avviato con Enav miglioramenti che garantiscano la crescita ed evitino il consumo di suolo» ha spiegato il presidente di Sea **Pietro Modiano**.

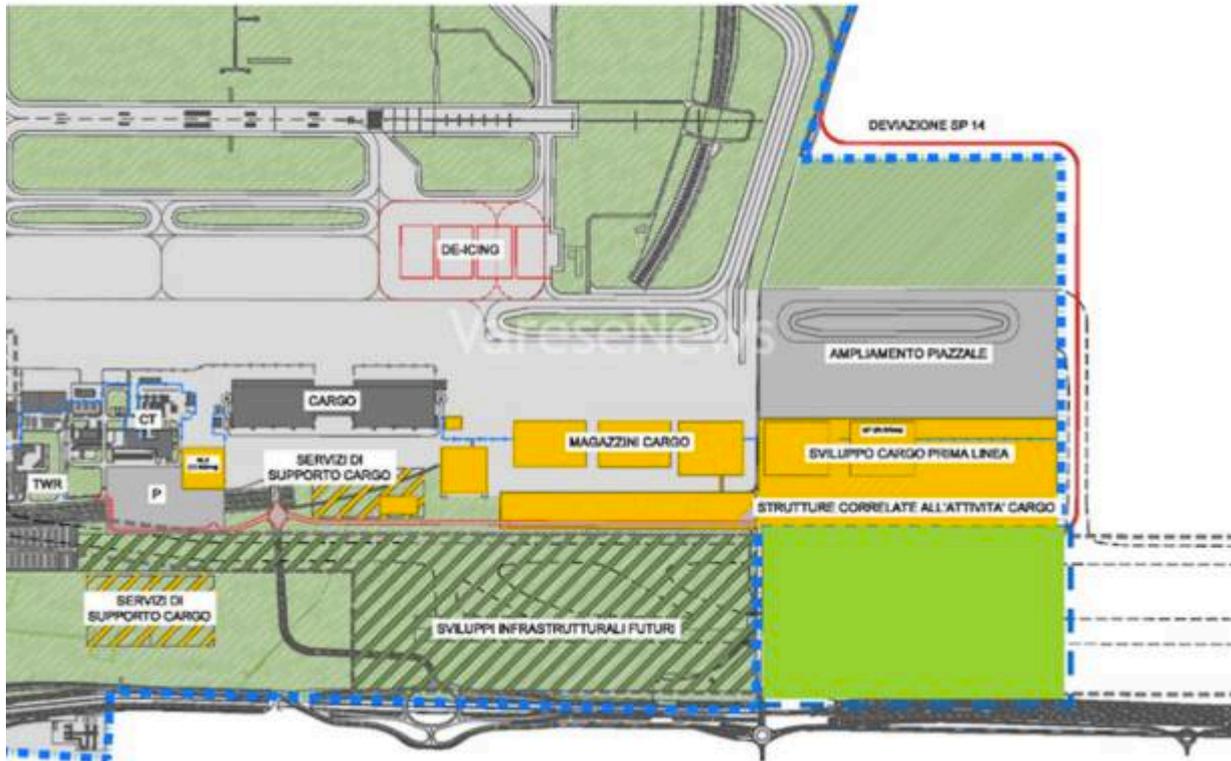
Cosa significa? Niente terza pista, ma la prospettiva di far crescere comunque i passeggeri fino a 32,5 milioni di passeggeri (e un milione di tonnellate merci). Gli investimenti ad esempio sono concentrati sulla **creazione di nuove piste di rullaggio** (“*taxiway*“) di accesso alle due piste esistenti. Nuovi raccordi che consentano di rendere più rapidi gli ingressi in pista e ridurre il tempo tra un movimento (decollo o atterraggio) e quello successivo. «Con questi cambiamenti organizzativi otteniamo una significativa crescita della capacità, che permette non riaprire terza pista prima del 2030». Se l'attuale capacità è di 69 movimenti orari e quella ipotizzata con la terza pista era di 108, la previsione del nuovo masterplan è di arrivare a 78 movimenti orari.

Il vecchio piano però non era solo passeggeri e terza pista, ma anche **investimento nel settore della logistica**. E qui il cambio di rotta è decisamente meno radicale, ma consistente dal punto di vista numerico: **si passa infatti da 330 ettari di espansione** (sull'area occupata da via Gaggio) **a 60 ettari**.

«Per lo sviluppo del cargo fino al 2030 riteniamo sufficiente sessanta ettari, a Sud» spiega ancora Modiano. A sud dello scalo significa nell'area tra la superstrada 336 e l'attuale confine aeroportuale: una porzione più ridotta (di area verde, abosco) rispetto al precedente progetto che prevedeva di sacrificare una zona più ampia. Lo scenario prevede anche la **deviazione della Strada Provinciale 14**, la "via molinelli" Lonate Pozzolo-Vizzola.

(l'articolo continua dopo l'immagine)

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



Al di là dei numeri e del merito, il ritiro del piano lo scorso anno e la nuova proposta di oggi sono significativi: Modiano – nominato presidente dopo il 2013 – ha per certi versi le mani libere, anche per riconoscere il passo falso fatto con il precedente MasterPlan, nato in tutt'altro contesto e **approdato alla fine, appunto, al ritiro nel 2014**. Il presidente di Sea dice che si passerà da un approccio troppo unilaterale («del tipo prendere o lasciare») a **un dialogo più aperto con il territorio, che recepisca anche due distinte direttive europee** sul consenso sullo sviluppo delle opere pubbliche. «Faremo le cose bene, senza dubbio passeremo gli esami» ha concluso Modiano, che ha detto che il primo incontro è stato «molto positivo».

Contemporaneamente, Modiano rivendica anche la scelta fatta come **la migliore di fronte ad un contesto** molto cambiato nell'arco di pochi anni, a livello globale e rispetto a Malpensa in particolare: «Non è una rinuncia nel nome di una nuova sensibilità ambientale, quella c'è sempre stata e non è mai venuta meno. È invece la **soluzione corretta sul profilo degli investimenti e degli obiettivi di efficienza**, nel nuovo scenario di traffico e di organizzazione. La rinuncia a medio termine alla terza pista non appaia il segno della rassegnazione: siamo tutt'altro che rassegnati. Eravamo preoccupati di un declino irreversibile, ci siamo ulteriormente preoccupati per il decreto Lupi, ma oggi ci sono segnali diversi e che inducono ottimismo, di fronte a numeri e investimenti che le compagnie stanno facendo». L'orizzonte per il 2030 è fissato a 32,5 milioni di passeggeri, più contenuto rispetto ai 49,5 milioni che prevedeva il vecchio piano, che aveva radici nello scenario pre-dehubbing di Alitalia e pre-crisi economica.

Roberto Morandi

roberto.morandi@varesenews.it