



**PARCO LOMBARDO DELLA  
VALLE DEL TICINO**

*Sviluppo sostenibile,  
tutela della biodiversità e dell'ambiente, qualità della vita*



**RASSEGNA STAMPA**  
**19 GENNAIO 2015**

**Quotidiani:** Il Giornale, Il Giorno, Corriere della Sera, Avvenire, Prealpina, La Repubblica, la Provincia Pavese, Libero

**Webzines:** Varese News

Lunedì 19 gennaio 2015

**1. La Repubblica**

"La Sea riuole anche la terza pista ma le compagnie bocciano l'idea"

# La Sea rinvuole anche la terza pista ma le compagnie bocchiano l'idea

MATTEO PUCCIARELLI

**L**O RIBATTEZZARONO "il terzo segreto di Malpensa". Il progetto di cui, da anni, si riempiono la bocca politici e dirigenti della Sea; e contro il quale, sempre da anni, si battono istituzioni locali e ambientalisti. È la terza pista, la quale — secondo i favorevoli — dovrebbe risollevare le sorti di un aeroporto che finora non si è mai rivelato all'altezza delle promesse con le quali venne prima pensato e poi realizzato.

Il cosiddetto "master plan", il piano di espansione dell'hub (per rendere l'idea: grande dieci volte il Parco Sempione, tutto spazio sottratto ad un'area sensibile come il parco del Ticino) che comprendeva la costruzione di una nuova pista oltre alle due esistenti, era stato bloccato la scorsa estate. Troppe le incognite per investire 890 milioni di euro (di cui solo 300 per la pista): la prima, e anche la più logica, è il traffico attuale, ben al di sotto delle capacità. Oltre alla tenuta finanziaria della stessa Sea. A cosa serve allargarsi se già adesso l'aeroporto lavora a basso regime? «In venti anni se cresciamo del 45 per cento l'anno l'aer-

roporto si satura, e un'infrastruttura deve programarsi a venti anni», disse poche settimane fa il presidente della Sea Pietro Modiano. E va bene la programmazione e il farsi trovare pronti, ma (purtroppo) all'orizzonte nessuno pare intravedere il boom di Malpensa.

Lo "sblocca Italia" parlava di 890 milioni già stanziati e finanziati: «Progetto terza pista bocciato da enti locali, in fase di revisione. Possibili super-poteri all'Enac per accelerare l'iter», recitava la slide. E non a caso alla fine dell'anno scorso in una riunione tra Sea e le compagnie aeree il discorso è tornato fuori. «Entro l'estate prossima verranno sottoposte all'Enac le varie tempistiche del progetto della terza pista. Una volta approvato, partiranno le pratiche per la richiesta della valutazione di impatto ambientale e dopodiché si potrà partire con la realizzazione», ha annunciato Francesco Raschi, project manager della società. La risposta di Cecilia Giaquinto della British Airways è stata questa: «Heathrow ha solo due piste ma più di 70

milioni di passeggeri. Forse è il caso di valutare altri investimenti prima della terza pista». Stesso ragionamento fatto da Marcos Moura, presidente del Comitato utenti di Malpensa: «Facciamo attenzione, Malpensa oggi è sotto sfruttata». Insomma, sono gli stessi vettori a domandarsi se davvero c'è bisogno della colata di cemento. I cui costi, oltretutto, finirebbero scaricati sulle tariffe aeroportuali: cioè sui passeggeri e sulle compagnie che utilizzano lo scalo.

L'altra carta che rese istituzionale il progetto della terza pista fu il "Contratto di programma Enac-Sea 2011-2020", diventata legge con un decreto della presidenza del Consiglio controfirmato il 30 aprile 2012 da Corrado Passera e Mario Monti. Nel documento si faceva riferimento anche a una data di scadenza per la realizzazione del "terzo segreto di Malpensa": aprile 2015. Mese che doveva essere dedicato al collaudo dell'infrastruttura, giusto in tempo perché venisse inaugurata in concomitanza con l'Expo. Previsione sbagliata, e forse per fortuna.

ORIPRODUZIONE RISERVATA



**IL PRESIDENTE SEA**  
Pietro Modiano: «Se cresciamo del 5% l'anno l'aeroporto si satura. Un'infrastruttura va programmata con prospettiva di vent'anni»

