

# Lettera agli Stakeholder

Il 2012 è stato l'anno in cui è apparso più evidente come il percorso di sviluppo sostenibile di SEA abbia necessitato un esercizio, quest'ultimo, che uno strumento come il Bilancio di Sostenibilità realizza egregiamente, come è possibile che un principio di sostenibilità oggi in auge, la qualità delle risorse, è stata capace di incrementare sensibilmente. Nello stesso lasso di tempo in cui SEA inanellava questi importanti risultati, si manifestavano situazioni problematiche. Situazioni rivelatrici della necessità di un maggior sforzo da compiere per inserire le traiettorie di questo sviluppo. Pensiamo in primo luogo al Master Plan di Malpensa, il progetto relativo all'assetto infrastrutturale che lo scalo. Attorno a questo progetto si è coagulato - in attesa del pronunciamento definitivo della Commissione VIA, attualmente. Anche lo stesso Contratto di Programma, attraverso il quale è stato definito il sistema delle tariffe regolamentate. Queste situazioni sollevano il tema della legittimazione di processi articolati e complessi, come quelli riferibili agli aeroporti. Per SEA è quindi assolutamente imprescindibile? e rappresenta una sfida ineludibile per gli anni a venire? la sostenibilità. Una sfida che il management SEA ha dimostrato di aver compreso, come è emerso da una serie di interviste realizzate. I manager SEA si sono ritrovati concordi nel considerare la sostenibilità un potenziale elemento strategico, capace di generare valore. Bisogna chiedersi quanto possa risultare conveniente? e pongo l'accento sulla convenienza, prima ancora di sulla sostenibilità. Se viene meno questa seconda opzione, viene messa a rischio anche la prima. La recente dichiarazione del Governo italiano di guardare con interesse al modello del débat public francese per la valutazione delle grandi opere. Esistono già esempi positivi, anche in Italia, su come un approccio aperto e trasparente alle scelte sulle grandi opere. Questo sforzo, però, risulterebbe vano in assenza di una profonda rimodulazione dei comportamenti e degli atteggiamenti. Non è certo mettendo in discussione, ad esempio, il ruolo di un aeroporto come Malpensa sullo sviluppo socio-economico della regione. Non è travisando i dati sul suo impatto occupazionale o sul contributo delle sue emissioni sui livelli di inquinamento. Non è deformando attraverso la lente della sindrome nimby o di un ambientalismo di retroguardia, che fa della sostenibilità un obiettivo. Le riflessioni che il management di SEA ha avviato nel 2012 in merito alla necessità di conferire maggior organico al Bilancio di Sostenibilità. In un sistema complesso la soluzione più rigida è spesso quella che nel lungo periodo finisce per costare di più.

Luca Cordero di Montezemolo  
Chairman and CEO Gruppo SEA

1.1




---



---



---



---