

Alitalia-Malpensa: il documento pprovato al Pirellone

Pubblicato: Giovedì 26 Ottobre 2006

CONSIDERATO che lo scenario competitivo nel quale i contesti territoriali ed i sistemi paese sono chiamati ad operare è sempre più basato sullo scambio di conoscenza e sulla capacità di garantire il rapido flusso di informazioni, persone e merci.

CONSIDERATI:

– la consistenza del numero di passeggeri del nord Italia che nell'anno 2005 si è attestato a circa 52,6 milioni, di cui circa 17,2 milioni su rotte domestiche, con una distribuzione nel Paese che vede nel Nord Italia concentrarsi il 46% del totale, il 33% del Centro ed il restante 21% del Sud;

– gli studi relativi alle previsioni di crescita del trasporto aereo sostengono che il traffico passeggeri del nord Italia passerà, nel giro di 16 anni, da 49 milioni nel 2004 a 101 milioni nel 2021;

– la propensione al traffico internazionale, espressa anche attraverso il totale delle prenotazioni con origine e destinazione, del Nord Italia (circa 54% del traffico totale italiano, contro il 37% del Centro ed il 9% del Sud) e particolarmente dell'area milanese pari a più di un quarto del totale nazionale;

–le elaborazioni sui dati dell'Annuario 2000 Traffico Aereo Passeggeri IATA dimostrano che il valore dei biglietti venduti per voli internazionali nel nord Italia ammonta a 3.119 milioni di euro 1999 (70%) e che il valore dei biglietti venduti per voli domestici ammonta a 1.331 milioni di euro 1999 (30%);

– gli importanti traguardi che sono stati conseguiti in termini di traffico, di aumento delle destinazioni e di acquisizione di compagnie aeree, sia per quanto riguarda il Sistema aeroportuale lombardo sia per il singolo scalo di Malpensa, portando ad una crescita del traffico del 23,8% tra il 2002 e il 2006 e dell'11% nel solo 2006- più del doppio rispetto alla media europea;

– lo sviluppo consistente dell'accessibilità dello scalo di Malpensa che ha portato ad un incremento delle destinazioni direttamente collegate da 120 a 160, grazie a nuovi voli permettendo di raggiungere senza scalo, importanti città quali: New Delhi, Singapore, Bangkok, Philadelphia, Karachi, Kiev, etc...- ed anche attraverso l'acquisizione, negli ultimi 5 anni, di 40 nuove compagnie aeree, comprendenti molti dei più grandi vettori del mondo ancora non operanti a Milano (Thai Airways, Singapore Airlines, US Airways, etc., oltre ad operatori leader nel mercato low cost come easyJet, Vueling ed HLX);

– la crescita del 39% del traffico merci dell'aeroporto di Malpensa, tra il 2002 e il 2005, con nuovi voli cargo diretti su importanti scali come Taipei, Abu Dhabi e Kuala Lumpur che si aggiungono ad una rete di collegamenti diretti all'intero continente asiatico comprendente tra gli altri anche Hong Kong, Seoul, Tokyo, New York, Dubai, Shanghai, etc., con la presenza dei maggiori operatori internazionali quali Cathay Pacific, Korean, China Airlines, Etihad, Nippon Cargo, Fedex, etc..;

– la collaborazione con Alitalia che ha reso possibile il conseguimento di risultati importanti, quali una crescita dei passeggeri del 31% tra il 2002 e il 2006 sull'intero Sistema e del 33% su Malpensa;

– la rilevanza che lo scalo di Malpensa attualmente riveste attraverso:

o l'operatività di 175 destinazioni di linea (di cui 75 intercontinentali con 360 voli settimanali), oltre a 100 destinazioni charter;

o l'utilizzo di 75 vettori di linea passeggeri, 13 vettori cargo e circa 60 vettori charter, con un aumento del 8,4% dei movimenti totali dal 2005 al 2006;

o l'attività di transito pari a 6,4 milioni passeggeri (95% di Alitalia) pari al 34% dei passeggeri totali;

– i passeggeri complessivi trasportati da Alitalia nel mondo nel 2005 pari a 23,9 milioni con un'incidenza di Malpensa sul traffico di Alitalia pari al 44% (10,6 milioni di passeggeri);

– il traffico passeggeri gestito da Alitalia rappresenta il 51% del traffico complessivo di Malpensa ed il 92 % se ci si riferisce al dato del traffico passeggeri in transito;

– il trend di sviluppo del sistema Linate –Malpensa, che dal 1995 ha registrato un andamento crescente con una percentuale pari al 97% totale che pur con discontinuità interne, ha

comunque visto una crescita continua di Malpensa dal 1996 al 2000 (+500%) ed un decremento contestuale di Linate, cui è seguito un trend opposto dovuto essenzialmente alla riallocazione a Linate di numerose rotte (Decreto Bersani) e all'interruzione dell'accordo Alitalia-KLM che ha provocato la sospensione di alcune rotte intercontinentali operate da Alitalia da Malpensa attraverso aeromobili di KLM;

– le caratteristiche della Regione Lombardia come consistente bacino di produzione e di consumo, che concentra nel proprio territorio il 36% dell'import e 28,5% dell'export italiano, il 51% degli investimenti esteri in Italia, una capacità di investimento italiano all'estero pari al 40%, una presenza del 36% di imprese italiane con partecipazione in imprese estere pari a circa 900 imprese con 206.000 addetti, oltre a una presenza del 35% di imprese italiane a partecipazione estera pari a oltre 800 imprese con 250.000 addetti, nonché una attrattività turistica pari a 9,4 milioni arrivi turistici di cui altre 4 milioni provenienti dall'estero

– l'indotto che l'aeroporto ha generato sul territorio, affermandone il ruolo di uno dei principali impianti produttivi della Lombardia, con 12.800 addetti che lavorano nello scalo ed un indotto generato che si stima essere intorno alle 80.000 persone circa;

CONSIDERATO dunque che tali dati documentano e confermano il ruolo strategico di Malpensa, aeroporto hub del Sud Europa, inaugurato dall'attuale Presidente del Consiglio Romano Prodi il 25 ottobre 1998, un progetto che risale al 1985 e che ha mobilitato per la sua realizzazione oltre 1 mld di euro (2.000 miliardi di lire di allora) per la realizzazione di strutture aeroportuali ed altrettanti per la realizzazione di infrastrutture viarie e ferroviarie per il trasporto di passeggeri e merci, catalizzando l'impegno convinto dei Governi che si sono succeduti: dal Governo Prodi e dal suo Ministro dei Trasporti Burlando, che nel 1998 sono intervenuti a sostegno dell'hub presso il Commissario europeo dei trasporti Kinnock, fino al Governo Berlusconi ed al Ministro Lunardi, che hanno guardato con attenzione ed approvato nella sostanza l'iniziativa posta in campo nel 2002 dalla Regione Lombardia, insieme a tutte le Istituzioni interessate ed a Alitalia e SEA, per il rilancio del sistema aeroportuale lombardo .

CONSIDERATO che i documenti di programmazione della Regione Lombardia delineano una linea di sviluppo per il sistema aeroportuale lombardo nel suo complesso incentrato sul potenziamento e la specializzazione dei singoli scali: hub di Malpensa (voli intercontinentali, nazionali in coincidenza e cargo), Linate (city airport di Milano), Orio al Serio (collegamenti low cost nazionali ed internazionali e courier), Montichiari (cargo lungo raggio, voli charter e collegamenti regionali).

CONSIDERATO che il 62% del fatturato di Alitalia è realizzato negli aeroporti di Linate e Malpensa, così come l'80% dei voli intercontinentali effettuati dalla compagnia di bandiera avvengono dall'aeroporto varesino;

CONSIDERATO che il 22 aprile 2002 Regione Lombardia, Provincia di Milano, Comune di

Milano, Alitalia, SEA hanno siglato un accordo, condiviso dal Ministero dei Trasporti, che articolava gli obblighi dei soggetti coinvolti in tre successive fasi e nel quale si erano condivisi:

- l'incremento delle destinazioni intercontinentali e del numero degli aerei di lungo raggio
- lo sviluppo dell'offerta sui settori domestico e internazionale (breve/medio raggio), con conseguente incremento delle frequenze complessive
- il riequilibrio delle basi operative del personale navigante operanti su Malpensa e Fiumicino, fino ad arrivare al 35% a Milano nel 2006.

RILEVATO che uno dei principali problemi che ostacolano il pieno sviluppo dello scalo di Malpensa è rappresentato dall'accessibilità terrestre e che pertanto occorre procedere all'adeguamento del sistema di accessibilità, attraverso la realizzazione di tutti gli interventi programmati, in un quadro di particolare attenzione alla sostenibilità ambientale.

RILEVATO, altresì, che una delle condizioni di sviluppo dell'intero sistema aeroportuale lombardo, e in particolare dell'aeroporto di Malpensa, è data anche dalla capacità del gestore di creare le condizioni di un più efficace sviluppo e coordinamento dell'intero sistema.

PER QUANTO PREMESSO IL CONSIGLIO REGIONALE

IMPEGNA LA GIUNTA

1. a promuovere presso il Governo un confronto con la Regione Lombardia e le altre Regioni del nord in merito agli orientamenti e ai provvedimenti necessari per lo sviluppo di un sistema di trasporto aereo coerente con le aspettative di crescita del mercato, che preveda un adeguato rilancio di Alitalia quale compagnia di riferimento, secondo le logiche del mercato e abbandonando la consuetudine di continue ricapitalizzazioni improduttive fatte con denaro pubblico;

2. a verificare, di concerto con il Governo, il pieno rispetto degli impegni sottoscritti, e ad oggi non attuati, nell'accordo del 22 aprile 2002 sul sistema aeroportuale milanese, citato in premessa, e che prevedeva, tra le altre cose:

- il riequilibrio delle basi operative del personale navigante operante su Malpensa e Fiumicino, fino ad arrivare ad un assetto effettivamente rapportato al mercato;

- la riarticolazione dei diritti di scalo tra Linate e Malpensa
- l'incremento delle destinazioni intercontinentali e del numero degli aerei di lungo raggio;
- lo sviluppo dell'offerta sui settori domestico e internazionale (breve-medio raggio), con conseguente incremento delle frequenze complessive.

3. a sollecitare il Governo ad orientare un Piano industriale di Alitalia che, anche in coerenza con i contenuti dell'Accordo di cui al precedente punto nonché con la domanda di trasporto aereo, confermi l'aeroporto di Malpensa quale hub internazionale e nucleo portante del trasporto aereo, sviluppandone le potenzialità in risposta alla domanda del mercato.

4. ad attivare tutti le azioni ed i provvedimenti necessari per lo sviluppo del sistema aeroportuale lombardo, incentrato sulla specializzazione dei singoli scali ed in particolare affermando il ruolo di hub di Malpensa – così come definito nei documenti vigenti di programmazione regionale e riportato nelle premesse – ed in particolare a garantire gli idonei interventi di adeguamento e rafforzamento di ciascun aeroporto, a partire dal potenziamento dello scalo di Malpensa, completando al più presto la realizzazione del terzo satellite dell'aerostazione.

5. ad accompagnare un ulteriore sviluppo aeroportuale attraverso gli strumenti di programmazione territoriale ed aeroportuale, la valutazione di impatto ambientale e la valutazione ambientale strategica con particolare riferimento alla salvaguardia del Parco del Ticino.

6. a sollecitare il Governo affinché confermi gli impegni, assunti in precedenza, volti a garantire l'accessibilità allo scalo con il completamento di tutte le infrastrutture ferroviarie e stradali, già programmate ed esplicitate nell'Accordo di Programma Quadro per l'Accessibilità a Malpensa, sottoscritto nel 1998 con la Regione Lombardia. Dovrà essere assicurato, in un quadro di particolare attenzione alla sostenibilità ambientale, un adeguato collegamento alla rete infrastrutturale prioritaria esistente e programmata

In particolare, per quanto riguarda la rete viabilistica, oltre al completamento, nel più breve tempo possibile, del collegamento Malpensa- autostrada A4 (Boffalora), dovranno essere realizzati:

- il Sistema Viabilistico Pedemontano;

– il complesso delle opere già programmate secondo le priorità individuate dalla programmazione regionale e nazionale, in particolare, lungo l'asse est-ovest.

Per quanto riguarda la rete ferroviaria, oltre al completamento degli interventi del Sistema Alta Capacità Torino-Milano-Venezia e quelli relativi al collegamento transfrontaliero del Gottardo (quadruplicamento Chiasso-Milano e Gronda Seregno-Bergamo), dovranno essere realizzate le necessarie interconnessioni attraverso:

– il collegamento diretto con Milano Centrale

– il collegamento Arcisate – Stabio;

– la connessione Nord Malpensa–Sempione;

– il triplicamento della tratta Rho-Gallarate.

7. ad attivare – qualora le scelte strategiche assunte dal Governo dovessero comunque prefigurare un progressivo abbandono dell'aeroporto di Malpensa da parte di Alitalia, in difformità dagli interessi economici della stessa – tutte le azioni opportune e necessarie per rispondere alla domanda di trasporto aereo generata dal territorio, in modo da garantire un grado di accessibilità intercontinentale adeguato alle esigenze del sistema economico del nord Italia, ivi compresa la cessione di tutti gli slot operati da Malpensa, verificando le offerte delle altre compagnie e, se del caso, valutando nuovi scenari industriali alternativi, anche in considerazione degli ingenti investimenti pubblici effettuati per la realizzazione dello scalo di Malpensa.

(fonte: Lombardia Notizie)

Redazione VareseNews
redazione@varesenews.it