

Formigoni: «Quattro mosse per proteggere Malpensa»

Pubblicato: Venerdì 15 Dicembre 2006

Garantire ai cittadini italiani un più adeguato servizio di trasporto aereo, assicurando e accrescendo l'accessibilità intercontinentale del Nord Italia. E' questo, secondo il presidente della Regione Lombardia, Roberto Formigoni, il criterio che deve scandire i passi e gli atti del Governo in vista della privatizzazione del 30% di Alitalia.

E' una presa di posizione netta quella che Formigoni sta per presentare al presidente del Consiglio per correggere l'atto di indirizzo della riforma del trasporto aereo nazionale.

Con quattro capisaldi, che per il presidente lombardo debbono essere "irrinunciabili" per l'hub di Malpensa:

1 – Alitalia non deve ridurre il numero di destinazioni intercontinentali e continentali attualmente servite da Malpensa;

2 – deve assegnare a Malpensa o Fiumicino le nuove destinazioni intercontinentali utilizzando come criterio il minor tempo di volo;

3 – deve assicurare che almeno il 50% dei voli da e per Malpensa siano gestiti dalla Compagnia di bandiera;

4 – le basi di armamento siano commisurate al traffico avente origine dai singoli aeroporti, in coerenza con un criterio di efficienza aziendale.

REGIONAL COMPETITION – Ma Formigoni ha anche criticato il metodo con il quale il Governo nazionale si sta preparando a presentare il bando per la messa in vendita di una quota di Alitalia. "Da tempo Regione Lombardia – ha spiegato Formigoni oggi in una conferenza stampa affiancato dall'assessore alle Infrastrutture e Mobilità, Raffele Cattaneo – aveva chiesto al Governo che ci fosse un preventivo confronto con le Regioni sul futuro di Alitalia e del sistema aereo. Questo è parzialmente avvenuto in uno dei Tavoli Milano, ma riteniamo che debba essere fatto in maniera più corposa e in qualche modo definitiva prima che sia emesso il bando".

Lo sviluppo di Malpensa è infatti essenziale per la competitività del Paese e per il risanamento di Alitalia. "Dunque – ha detto ancora Formigoni – l'obiettivo condiviso da tutte le istituzioni milanesi è salvaguardare l'attuale livello d'accessibilità e progressivamente colmare il deficit

che penalizza Milano e l'Italia settentrionale nella regional competition mondiale, nell'interesse dei propri cittadini e dell'intera nazione".

Ragioni economiche e tecniche dicono infatti che Malpensa può essere il principale aeroporto hub italiano in quanto serve una delle più importanti aree socio-economiche europee, che genera il 70% del fatturato aereo nazionale ed è situato in una posizione geografica più favorevole per servire le grandi rotte intercontinentali del mercato business.

GUARDARE OLTRE IL 2015 – Da studi fatti, emerge però che il sistema aeroportuale milanese è in grado di rispondere alla naturale crescita della domanda fino al 2015, dopodiché sarà

necessario adeguare sotto il profilo aeronautico l'aeroporto di Malpensa con importanti interventi sulle infrastrutture di volo (terza pista) e su quelle al servizio dei passeggeri e delle

merci.

"Chiediamo anche che il Governo indichi – ha aggiunto il presidente lombardo – nel mantenimento e nello sviluppo del livello di servizio offerto a Malpensa, lo strumento principale

attraverso cui realizzare il risanamento di Alitalia e che acceleri il trasferimento di proprietà delle aree, attualmente del demanio militare, necessarie per lo sviluppo dell'aeroporto".

"Non escludiamo – ha spiegato Formigoni – di studiare eventuali accordi societari tra Alitalia e altre compagnie aeree, partnership che però dovranno comunque salvaguardare i collegamenti intercontinentali esistenti e che dovranno contenere clausole di salvaguardia sul ruolo hub di Malpensa, anche a protezione degli ingenti investimenti effettuati direttamente e indirettamente dagli Enti Locali lombardi".

L'assessore Cattaneo ha poi approfondito punto per punto le quattro "clausole" di salvaguardia chieste per Malpensa.

DESTINAZIONI DA MANTENERE – "Riteniamo dunque che il Governo – ha chiarito Cattaneo – debba inserire dei paletti nel bando per la privatizzazione di Alitalia: una procedura non nuova ma che ha già dimostrato il suo potenziale positivo nel processo di fusione fra Klm e Air France".

Cattaneo ha spiegato che "oggi le destinazioni in una settimana media sono 175 (100 continentali e 75 intercontinentali) e 360 i voli, dimensione sotto la quale non si può scendere. Questo perché la Lombardia oggi concentra il 51% degli investimenti esteri diretti nel nostro paese e il 36% dell'import".

"L'accessibilità continentale e intercontinentale diretta – ha aggiunto Cattaneo – è la chiave per mantenere e sviluppare queste performance, che sono uno degli indicatori più significativi dello sviluppo de nostro territorio".

NUOVE DESTINAZIONI, DOVE? – E ancora, la seconda condizione deve essere di ragionevolezza e buon senso nell'indicare dove debbano essere inserite nuove destinazioni continentali e intercontinentali. Il criterio è quello del luogo in cui occorre minor tempo per raggiungere le destinazioni.

LA REGOLA DEL 50% – La terza è una condizione che riguarda tutti gli aeroporti hub, "è quella che noi chiamiamo regola del 50% – ha spiegato Cattaneo – che Alitalia continui, cioè, a rappresentare almeno il 50% dei voli su Malpensa e che permetta ad Alitalia di continuare a considerare Malpensa il proprio hub di riferimento".

Alitalia su 2.284 voli totali (in una settimana media) ne opera 1.229 (pari al 54%) da Malpensa, su 288.011 posti messi a disposizione 146.793 (pari al 51%) sono da Malpensa.

"Dati importanti- ha commentato Cattaneo – ma inferiori a quelli di altri hub: Lufthansa rappresenta per Francoforte il 59% dei voli e il 56% dei posti, Air France per Parigi il 57% dei voli e il 56 dei posti e Klm per Schipol il 53% dei voli. Dunque, il almeno il 50% dei voli di Alitalia devono partire da Malpensa".

BASI DI ARMAMENTO – L'ultima condizione riguarda la basi di armamento che per Regione Lombardia devono essere commisurate al traffico che ha origine nei singoli aeroporti. Oggi l'80% del traffico ha origine da Malpensa dove però è collocata solamente il 20% della base di armamento, mentre a Fiumicino accade esattamente l'opposto.

"Chiediamo dunque – ha concluso Cattaneo – che siano garantite la condizioni perché il bando per la privatizzazione di Alitalia non si trasformi nell'epitaffio funebre di Malpensa".

[Redazione VareseNews](#)

redazione@varesenews.it