

Consiglio provinciale aperto per parlare di Malpensa

Pubblicato: Lunedì 23 Febbraio 2009

Consiglio provinciale aperto a Villa Recalcatti. Malpensa e la crisi economica protagoniste assolute. Presenti sindaci del territorio, rappresentanti dei sindacati e delle associazioni di categoria. Il presidente della provincia **Dario Galli** ha presentato i motivi dell'assemblea, con l'obiettivo di stendere una strategia per difendere Malpensa e far tornare l'aeroporto ai livelli che gli competono.

✖ **Giuseppe Bonomi, presidente di Sea** – «Malpensa prima dell'addio di Alitalia è l'aeroporto che è cresciuto di più in Europa, fino al 10 per cento quando la media è del 5 sia per passeggeri che merci. Nel 2007 sono stati raggiunti livelli di eccellenza operativa sanciti dalla Iata, Malpensa è stato lo scalo più puntuale in termini di movimenti e miglior aeroporto cargo fino a 500 mila tonnellate di merci all'anno. L'evento traumatico che ha contratto il sistema è del 30 agosto 2007, quando Alitalia ha approvato un piano industriale che prevedeva la dismissione da Malpensa: dal 31 marzo 2008 al 1 novembre 2008 Alitalia ha ridotto dell'83 per cento la propria portata. Un piano scellerato per la stessa Alitalia, che ha deciso di rinunciare a una quota di mercato importante nell'area più produttiva del Paese e non solo: la Lombardia è seconda in Europa per numero di abitanti, Pil e numero di occupati (744 mila imprese attive in Lombardia). Noi abbiamo fatto scelte per ripartire e avere prospettive di sviluppo a medio termine: quello che è successo è un evento traumatico. I dati 2008 sono chiari: meno 9 per cento di ricavi (60 milioni), meno 5 milioni e 400 mila passeggeri, meno 14 per cento (69 mila tonnellate in un anno) di merci. Ci siamo confrontati finalmente con il mercato, senza un vettore di riferimento come prima era Alitalia. Da Malpensa si raggiungevano 77 destinazioni intercontinentali con un vettore di riferimento (Alitalia) che aveva 16 aerei, numeri ridicoli rispetto a quelli delle altre compagnie. Oggi Malpensa non è un hub, manca un vettore di riferimento. Abbiamo reagito e cambiato mentalità e strategia: siamo andati noi a bussare alle porte dei vettori e abbiamo recuperato 3,8 milioni di passeggeri e 630 nuovi voli (9 destinazioni di Alitalia) e 15 nuove compagnie per sette nuove destinazioni. Inoltre c'è il dato della capacità degli aeroporti in Europa: non più tardi della metà del prossimo decennio il trasporto aereo avrà un collo di bottiglia che saturerà il mercato in 60 medi e grandi scali in Europa, fonte Unione Europea. Mentre in Europa si investe in molti aeroporti da Francoforte a Londra, c'è un soggetto privato che pretende che Milano si privi di un'infrastruttura chiave come Linate. In difesa dei posti di lavoro, poi, Sea ha siglato accordi con i rappresentanti dei lavoratori, sono stati ridotti gli organici senza il rinnovo di numerosi contratti a tempo determinato e altri sono stati stabilizzati, è stato avviato il risanamento del settore handling. L'accesso alla cassa integrazione è stato un trauma, ma è stata avviata nella massima trasparenza. La seconda fase del piano verso **l'Expo 2015** deve riportare Malpensa ad essere un hub; per fare questo serve un nuovo vettore di riferimento. Il partner più credibile individuato da noi è Lufthansa, che ha già un modello industriale multihub integrato sia con le destinazioni della compagnia che con quelle dell'alleanza internazionale. Lufthansa è solida, insieme abbiamo costruito un cammino comune, con tanto di partnership strategica che deve inserire Malpensa nel sistema multihub di Lufthansa con il ruolo che gli spetta. Il vettore tedesco ha, per la prima volta, costituito una nuova compagnia aerea in un altro Paese. Lufthansa Italia è partita bene e, al momento, è la più chiara prospettiva di sviluppo del nostro aeroporto. Il resto sono chiacchiere senza significato. Questa è vera concorrenza».

Mario Mantovani (sottosegretario alle Infrastrutture): «Il presidente del consiglio è sempre informato sulle azioni di tutto il territorio. Il governo sta facendo tanto, la crisi è

✖ globale, l'Italia sta facendo la sua parte anche e soprattutto per i lavoratori che pagano la crisi. Dodici aziende hanno usufruito degli aiuti stanziati dal governo. La situazione di Alitalia è stata gestita bene dal governo: abbiamo salvato la faccia, evitando di portare i libri in tribunale come hanno fatto altri, penso alla belga Sabena. Gli imprenditori di Cai lavorano per l'interesse del Paese. Abbiamo avuto grande riguardo per il personale in esubero e per gli azionisti della vecchia Alitalia, abbiamo salvato gli asset decisivi di export e turismo. Ora pensiamo a Malpensa: nel decreto anticrisi c'è un punto chiave che parla di accordi bilaterali e di possibilità di concedere deroghe temporanee particolari a compagnie che ne fanno richiesta da parte di Enac. A Malpensa sono state rilasciate concessioni provvisorie a Emirates per gli Emirati Arabi Uniti, ad El Al per Israele, a Belavia per la Bielorussia (Minsk), ad Air Moldova per la Moldavia (Chisinau), a Catai Pacific per Honk Hong per i vettori cargo, per la Korean Air verso la Corea del Sud, per Honk Hong, per l'Iran e per la Turchia con Cargo Lux sempre per il ramo merci. La linea del governo è questa: in assenza di avviso contrario del ministero degli Esteri saranno concessi permessi a tutti i vettori che ne fanno domanda in via transitoria. Ricordo che Malpensa resta strategica per il governo, l'impegno di Berlusconi e Bossi c'è e ci sarà. Per combattere la crisi in Lombardia il governo ha messo in previsione 65 opere infrastrutturali per l'Expo 2015".

Dario Galli (presidente Provincia di Varese): «La questione nei suoi molteplici aspetti ✖ è stata sviscerata. Alitalia se ne è andata: pazienza, ci perdonano più loro che noi e si vede dai dati. Lufthansa la seguiamo con attenzione, c'è la possibilità di ricollocare lavoratori in settori chiave come la manutenzione. Per chi ha perso il posto gli ammortizzatori sociali ci sono ed è importante. In sei mesi un anno al massimo dobbiamo mettere in campo strategie: nei fatti Malpensa deve essere lasciata libera, i numeri per crescere ci sono, è solo stata bloccata dalla "politica". Serve la liberalizzazione, già avviata in parte con i patti bilaterali con gli stati e le compagnie interessate, svincolati da una compagnia di bandiera che non c'è più e non deve più essere favorita. Il cargo è fondamentale per il territorio, per gli imprenditori e i lavoratori. Se i soldi li lasciassero qui sarebbe positivo: noi le cose le sappiamo fare. Per Roma tre aeroporti vanno bene, per noi due no? Linate non deve chiudere, Malpensa tanto meno».

Attilio Fontana, sindaco di Varese – «Malpensa e Sea stanno cercando di recuperare ✖ mercato in clima di scelte scellerate fatte da Cai e Alitalia. Malpensa avrà successo perchè il mercato è qui. Fiducia a Sea e Bonomi e all'iniziativa intrapresa da Lufthansa. I risultati e l'impegno dicono che il successo ci sarà. Il protezionismo non ha senso, deve essere eliminato quanto prima sulla Milano-Roma. Per il bene del sistema e dei passeggeri. la relazione di Bonomi è improntata sul cauto ma concreto ottimismo, con la volontà di perseguire uno scopo lontano, ma visibile. Con il piano di abbandono di Malpensa è stata fatto uno sfregio al Nord e a Malpensa, ma il territorio saprà dare risposta alle difficoltà».

✖ **Nicola Mucci, sindaco di Gallarate :** «Sarebbe stato utile capire cosa vuole fare l'azionista di riferimento di Sea, il Comune di Milano, che deve politicamente dire cosa intenda fare per gli aeroporti. Ben poco il nostro territorio può fare in questo senso: altrove si sono fatti investimenti, a Milano gli utili sono stati ridistribuiti tra gli azionisti e non investiti. Scelte sbagliate. Il nostro territorio deve essere unito, riuscire a fare lobby per cogliere le opportunità.


I lavoratori e le rappresentanze sindacali hanno saputo affrontare problemi e situazioni difficili: dobbiamo saper offrire ricette per i lavoratori e per il territorio».

Ercole Ielmini, sindaco di Laveno Mombello: «Per le nostre piccole realtà anche le briciole sono importanti. Affrontare la crisi in situazione di difficoltà è dura. Se fosse possibile tirare fuori dai cassetti della provincia il futuro del Lago Maggiore sarebbe importante per noi».

Mauro Cerutti , sindaco di Ferno e presidente di turno del Cuv: «Siamo preoccupati. Le ricadute nei comuni del territorio che pagano i problemi del sorvolo notturno e del rumore sono gravi. Abbiamo delocalizzato 800 famiglie, 3 mila persone che sono state spostate in nome dello sviluppo dello scalo. Ci vuole una regia e la volontà di decidere pensando alle persone che vivono nelle aree limitrofe all'aeroporto: chiediamo un confronto serio, per mettere in comune i problemi di chi l'aeroporto lo vive».

Bruno Amoroso, presidente della Camera di Commercio varesina: «Questo è  l'ideale collegamento col [consiglio camerale svolto a Malpensa lo scorso giovedì](#) con i rappresentanti economici della provincia. Malpensa deve crescere e avere la possibilità di farlo, la politica deve intervenire per fare un sistema aeroportuale del Nord Est con ogni aeroporto con un ruolo specifico senza dualismi; serve promuovere lo sviluppo delle infrastrutture, promuovere le opere per l'Expo, sviluppare e sostenere il cargo per cui Malpensa ha un ruolo chiave in Italia e in Europa; è necessario favorire la concorrenza e liberalizzare le rotte per aprire il mercato. Le forze istituzionali devono rappresentare il territorio: per fare ciò serve un monitoraggio costante che la Camera di Commercio metterà in campo; prevedere interventi a sostegno di imprese e lavoratori, gestendo la crisi attuale che ha portato già 1790 lavoratori di 12 imprese a chiedere la cassa integrazione. Serve un tavolo per discutere di Malpensa e delle sue prospettive, aprendo al dialogo con le istituzioni e gli enti in particolare con il lavoro del Comitato Malpensa. E' il mercato a dover regolare il traffico e lo sviluppo di Malpensa».


Franco Colombo (Api): «Malpensa è parte di un mondo che soffre di una crisi evidente e pesante. Gli indici sono in caduta libera, Malpensa non fa altro che aggravare la situazione. Il deficit infrastrutturale è evidente, le imprese però devono ragionare al di là dello scalo: la Regione ha aperto bandi a fondo perduto per rilanciare le attività e cogliere le occasioni per poter competere. La Provincia di Varese ha fatto il possibile, la possibilità di moratoria al patto di stabilità dei Comuni potrebbe aprire nuovi spazi di azione anche a lungo termine. Da qui dobbiamo uscire con un coordinamento maggiore tra enti e associazioni, per trovare soluzioni che tutelino imprese e lavoratori. Expo 2015 è mezzo per ottenere infrastrutture, partecipare alla progettazione è un obbligo».

Michele Graglia (Univa): «Sper che fuori di qui tutti abbiamo una missione chiara da compiere. A me preoccupa anche il dopo crisi e la competitività che seguirà. Cai e  Alitalia non ci devono interessare, Colaninno ha fatto un'impresa privata, ma è un altro argomento. Malpensa gli interessa, ma Linate deve chiudere e le infrastrutture completate. Linate diventa un problema serio: capisco l'interesse di Sea, ma dobbiamo risolvere il vecchio dubbio sul ruolo di Linate. Lo deve decidere la politica, lo stato e il Comune di Milano. Avere una voce comune è importante. Siamo un paese che esporta e un'area ricca economicamente: non è possibile che non ci sia un aeroporto hub in questa area. Le posizioni sono troppo ondivaghe, non si può andare avanti così se abbiamo a cuore il futuro della nostra provincia. Capire cosa si vuole e si deve ottenere è decisivo. Bisogna fare un piano industriale strategico che comprenda tutti gli aeroporti del nord Italia in un sistema globale. Bisogna focalizzare i problemi, decidere cosa si vuole fare di Linate, liberalizzare le rotte, togliere il monopolio sulla Linate-Roma, favorire i collegamenti infrastrutturali che convergono a Malpensa, possibile


centro europeo per lo smistamento del traffico merci e passeggeri. Dire che il mercato è qui è inutile, lo sappiamo tutti. Dobbiamo avere una voce comune per fare di Malpensa il centro del mercato: chiarire i punti e poi fare pressione, altrimenti far cinque anni ci ritroveremo qui con gli stessi problemi».

Giorgio Merletti (Confartigianato): «Si è puntato a creare ricchezza sulla carta più che alla ricchezza reale. Stasera vorremmo uscire con degli stimoli concreti. Gli aeroporti del Nord devono essere riclassificati e deve farlo la politica; le infrastrutture devono essere studiate con cognizione di causa e con intendimenti chiari e trasparenti. Quale sarà il ruolo di Montichiari? Nessuno lo dice. In questo momento di macchine ferme devono essere fatte le cose necessarie a garantire uno sviluppo serio. Anche Sea deve mettersi sul mercato e non agire più in regime di monopolio, magari vendendo le partecipazioni argentine e investendo sul territorio».

Cesare Lorenzini (Confesercenti): «Bonomi ci ha tranquillizzato. Bisogna promuovere il nostro territorio con entusiasmo e interventi concreti e reali. Poche chiacchiere e tanto lavoro è la ricetta».

Franco Stasi (Cgil): «Cgil, Cisl e Uil hanno sottoscritto un documento unitario regionale tra le varie categorie, stilato in sede [dell'attivo sindacale](#). La crisi è trasversale e pesante e tocca tutti i settori, stimiamo intorno a 13 mila i lavoratori interessati da cassa integrazione ordinaria o straordinaria. Intervenire con il sostegno al credito e al reddito dei lavoratori è necessario. Monitorare la situazione è opportuno, servirebbe anche un consiglio provinciale sul tema della crisi. Il 4 marzo è proclamato lo sciopero a Linate e Malpensa, servirebbe un tavolo regionale per discutere della situazione del sistema aeroportuale: rinegoziare i patti bilaterali, liberare gli slots, ridefinire le mission degli scali, definire il futuro del cargo, evitare scelte monopoliste di Cai, ottenere da Sea lo sviluppo dei servizi, migliorare i collegamenti. Questi sono gli obiettivi che chiediamo alla politica».

Massimiliano Carioni (capogruppo Pdl): «E' il momento di avere risposte. Vorremmo averle dagli illustri ospiti invitati. Ci devono dire quali sono i rimedi e le azioni per fare di Malpensa lo scalo centrale che tutti diciamo debba essere. E' il mercato che dice che Malpensa e il Nord Italia debbano essere sviluppati. A Malpensa crescono tutti tranne Alitalia. La Regione Lombardia ha difeso la nostra provincia e gli scali lombardi con atti concreti e chiari. Importante anche l'arrivo di Lufthansa Teckinch per la manutenzione aerea. Noi chiediamo che ci siano cieli liberi su Malpensa: liberare diritti di volo ed evitare monopoli, con condizioni paritarie per tutti».

 **Mario Aspesi (capogruppo Pd):** «I dati sulla crisi sono ampi, ci sono numerose persone che hanno perso il posto, 7 mila precari non sono stati confermati. L'intenzione di oggi era quella di radunare il territorio e far sì che il consiglio provinciale si rendesse conto della situazione. Occorre un piano nazionale del volo senza buttar via investimenti e sforzi immensi. Bisogna che la politica prenda la decisione sui due aeroporti milanesi, riattivare il Tavolo Milano anche in vista dell'Expo è necessario. Superare il patto di stabilità per i comuni virtuosi è auspicabile. Un documento unitario è un segnale forte per salvaguardare il territorio».

Marco Colombo (capogruppo Lega Nord): «Da Malpensa passa il destino delle nostre imprese e dell'attuale governo, che deve impegnarsi a non disattendere le sue promesse. Malpensa non è una colonia di Fiumicino, deve poter tornare libera di volare incontro al proprio destino».

Giampaolo Livetti (capogruppo Pre): «Affrontare i problemi del cargo, della liberalizzazione dei voli e delle rotte è importante. Il futuro dello scalo doveva essere analizzato prima: pensare ad una crescita senza considerare il territorio e l'impatto su di esso è impensabile. Il nostro territorio è già molto malato, riempirlo fino al collasso non ha senso. Prevenire è meglio che curare».

Vilma Borsotti (capogruppo Idv): «Si sono messe le mani in tasca agli italiani, sono stati messi in difficoltà i lavoratori, a breve ci saranno ripercussioni per tutto l'indotto. Malpensa è una risorsa,

purtroppo chi ci rappresenta a Roma non dà voce al territorio. Tocca a noi difendere lavoratori, imprenditori e sistema economico e finanziario, oltre al futuro dei nostri figli».

Paolo Sartorio (capogruppo Udc): «Lasciar fare all'economia è la soluzione, senza museruole. La crisi mondiale in atto c'è, limitare la crescita non è la soluzione. Una difesa di Cai non ha senso: non è una compagnia di bandiera e aiuti come quelli che sono stati promossi non hanno senso economicamente e moralmente. Questa difesa di Cai è un vilipendio alla bandiera: la politica deve fare passi in avanti decisi. Lasciateci fare da soli senza museruole».

Raffaele Cattaneo (assessore regionale Infrastrutture): «Malpensa è un problema del territorio, ma non un problema provinciale: il tema è ampio, la difesa di Malpensa riguarda il Paese. Il 42 per cento dell'export arriva da qui, il 52 per cento degli investimenti parte dalla Lombardia: come faranno gli investitori a investire qui senza poter arrivare nel nostro territorio? I dati dicono che è una grande bugia che Malpensa è sperduta e irraggiungibile: Malpensa è cresciuta del 24 per cento annuo fino al 2006 per movimentazione merci, è cresciuta del 13 per cento all'anno per passeggeri. Vuol dire che il mercato è qui. E' opportuno pensare a Malpensa come elemento fondamentale per affrontare la crisi: genera 10 miliardi di euro di traffici, occupa 15 mila persone direttamente senza contare l'indotto. Malpensa ha prosperato anche nel 2008, il suo anno terribile che è coinciso con l'addio del vettore di riferimento, ma non ha subito colpi mortali. Nell'arco di dieci anni i passeggeri sono raddoppiati nel sistema aeroportuale milanese: mi preoccuperei di più se fossi un azionista di Alitalia. Il malato grave è Alitalia, non Malpensa, che ha già svoltato. La difficoltà del trasporto aereo è diffusa. Anche la terza pista è all'ordine del giorno: non dobbiamo fasciarci la testa, ma investire al di là della crisi. Gli scenari di sviluppo sono tre: il trasporto merci, gestito per metà a livello nazionale da Malpensa fino allo scorso anno, non è stato lasciato per strada, sono arrivate Lufthansa, CargoLux e Alis; per l'hangar di Malpensa abbandonato da Alitalia c'è l'opzione Lufthansa Techick che intende investire e assumere fino a 160 lavoratori in tre anni. Non credo che bisogna chiudere la porta in faccia al vettore di riferimento naturale a Malpensa che è Alitalia, ma non possiamo neppure remare contro corrente. La liberalizzazione del mercato di diritti di traffico, slots e rotte si è già attivata. Da qui al 2014, in tempo per l'Expo, Malpensa sarà uno degli aeroporti meglio collegati rispetto agli aeroporti europei (tunnel di Castellanza, bretella a Milano che collegherà Centrale a Malpensa e la navetta da Busto a Milano che fermerà a Ferno-Lonate per collegare le Fs alle Nord)».

Redazione VareseNews
redazione@varesenews.it