

Il Consiglio Provinciale

Premesso che:

l'intenzione annunciata da Alitalia di abbandonare gli slot sull'aeroporto di Malpensa rappresenterebbe una decisione grave ed irreversibile che renderebbe impossibile qualunque ipotesi alternativa tra quelle che le istituzioni stanno valutando, ivi compresa quella della moratoria;

Nei prossimi anni la competizione internazionale fra aree territoriali si giocherà sempre più sulle dotazioni infrastrutturali, siano esse materiali o immateriali.

Già oggi l'accessibilità aerea rappresenta uno dei fattori essenziali per lo sviluppo e la competitività delle economie locali.

La collocazione di Malpensa sull'intersezione di due Corridoi europei e al centro dell'area più popolosa ed economicamente dinamica del Paese è stata in passato la principale ragione d'investimento con l'obiettivo della creazione di un Hub aeroportuale.

In questi anni, tuttavia, la programmazione del settore del trasporto aereo e aeroportuale non è stata conseguente all'ambizione di costruire un'offerta di trasporto fra le più significative a disposizione in Europa. Spesso i Governi nazionali e regionali che si sono succeduti hanno compiuto scelte contraddittorie e di breve periodo. Dal 1998 si è più volte persa l'occasione di raggiungere solide alleanze strategiche internazionali per Alitalia, si sono mancati gli appuntamenti per una razionale programmazione dell'offerta aeroportuale, sono stati dilatati i tempi di finanziamento e realizzazione delle opere stradali e ferroviarie previste, è mancata, infine, la visione strategica per l'attuazione di un moderno sistema integrato della mobilità.

Lo scenario europeo del futuro, grazie anche alla liberalizzazione dei cieli, vedrà la presenza di pochi aeroporti capaci di concentrare e distribuire il traffico aereo e contemporaneamente di scali internazionali competitivi che rispondano in modo efficace ed efficiente alle esigenze di traffico point to point.

L'Italia dispone di due strutture aeroportuali con le caratteristiche potenziali di hub per gli investimenti compiuti e di significativi scali che intendono svilupparsi contemporaneamente alla crescita continua della domanda di trasporto aereo. Tuttavia, come giustamente valutano molti osservatori internazionali, il nostro Paese continua ad avere molte piste e pochi sistemi aeroportuali.

Abbiamo visto crescere tanti aeroporti spesso troppo poco integrati fra loro. I gestori aeroportuali hanno risentito delle politiche di campanile dei propri azionisti investendo sul loro core business in quantità significativamente inferiore ai propri competitori internazionali. In questo contesto è chiaro il limite della strategia e dell'iniziativa intrapresa in questi anni da SEA. Limiti che dovrebbero essere rapidamente superati, rinnovando professionalità e competenze ed impostando una nuova strategia di sviluppo che deve rispondere alle reali esigenze di mercato e fare leva sui grandi cambiamenti in corso invece di subirli arrivando regolarmente in ritardo o dimenticando azioni programmate.

Il futuro di Malpensa non può più essere subordinato alle prospettive di una sola compagnia aerea.

Con la liberalizzazione dei cieli diventa sempre più decisivo attrezzare efficienti network aeroportuali facilmente raggiungibili, interconnessi e capaci di cogliere le esigenze del cittadino-

consumatore. Da questo punto di vista riteniamo decisivo che Malpensa si attrezzi rapidamente per diventare un Self-hub di scala internazionale.

È giunto giovedì dal CIPE il via libera al finanziamento della linea ferroviaria Arcisate-Stabio e del collegamento autostradale tra la Boffalora-Malpensa e la tangenziale Ovest di Milano. È così ufficiale lo stanziamento di 223 milioni per la prima opera e di 65 per la seconda, con lo scopo di migliorare decisamente l'accessibilità di Malpensa.

Anche in vista dei prossimi passaggi istituzionali,

impegna il Presidente e la Giunta

ad attivarsi per contribuire ad un confronto con tutti gli interlocutori interessati a partire da alcune proposte:

Revisione del Piano industriale di Alitalia riguardante lo scalo di Malpensa. Rapido impiego degli slot competitivi non utilizzati consentendo ad altri vettori di operare e permettendo una pluralità dell'offerta all'utenza. Definizione quindi di un adeguato periodo in cui l'attività operata sullo scalo lombardo sia mantenuta agli attuali livelli di offerta, in termini di frequenza e destinazioni intercontinentali, internazionali e nazionali, per consentire la creazione delle condizioni affinché il mercato trovi una soluzione alternativa all'attuale hub carrier;

utilizzare il periodo della "moratoria" per attuare una rapida revisione degli accordi bilaterali, che consenta la pluridesignazione delle Compagnie aeree e la pluridestinazione dei voli, promuovendo una maggiore liberalizzazione del mercato e garantendo inoltre una modalità di slot release da parte dell'attuale hub carrier che consenta il subentro di uno o più operatori in grado di offrire un adeguato numero di collegamenti intercontinentali;

Definizione di un progetto di trasporto aereo con il rafforzamento, in particolare, delle tratte verso le aree a maggiore attrazione di interscambio economico per il nord del Paese. Come, ad esempio, quelle verso aree emergenti in grande espansione come India, Cina e Russia.

Apertura di un tavolo di confronto fra le istituzioni interessate e le società di gestione aeroportuale per affrontare il nodo dello sviluppo strategico del sistema aeroportuale lombardo con particolare riferimento al rapporto tra gli scali di Malpensa e Linate.

Condivisione di una forte iniziativa inter-istituzionale che coinvolga Governo, Regione ed Enti locali verso le competenti autorità europee affinché il regime di "open skies" si estenda rapidamente anche ai voli verso continenti come l'Asia e l'Africa.

Rafforzamento della crescita del traffico merci con il Cargo City di Malpensa mediante un piano di sviluppo mirato all'implementazione dei servizi (logistica merci, attività intermodale, servizi door to door aereo/gomma, trattamento lungo tutta la filiera delle merci dalla preparazione allo stoccaggio).

Rafforzamento degli interventi per l'accessibilità stradale e ferroviaria dello scalo a partire dal Protocollo sottoscritto fra Governo e Regione Lombardia che vede firmatarie anche RFI e Anas articolato in tre scenari 2009, 2012, 2015. conferma di tutti gli impegni in ordine alla realizzazione delle opere di accessibilità a completamento del quadro infrastrutturale previsto, che consentirà di

ampliare il bacino di attrazione dell'aeroporto dagli attuali 6 milioni di abitanti ai 18 milioni previsti nel 2015;

- salvaguardia dei livelli occupazionali diretti e indiretti presenti nel sistema aeroportuale di Malpensa, scongiurando, attraverso il mantenimento degli attuali livelli di servizio, la prospettiva di pesanti riduzioni, limitando un gravoso ricorso agli ammortizzatori sociali, strumenti comunque da prevedere in caso di necessità

Avvio della revisione del Piano d'Area di Malpensa attraverso la predisposizione di uno strumento più vasto che consideri l'intera area di eccellenza europea che comprende lo scalo di Malpensa, la Fiera di Rho Pero, l'intersezione dell'Alta Capacità Ferroviaria Torino Milano, le linee del Sempione e del Gottardo ed il progetto viario della Pedemontana. Consolidamento degli strumenti di programmazione territoriale ed aeroportuale

Predisposizione di un Progetto per l'integrazione dei servizi di mobilità e per l'avvio, anche in Lombardia, dell'integrazione tariffaria del sistema del trasporto pubblico.

Mauro Guerra