

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MARIO VALDUCCI

La seduta comincia alle 15,40.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso e la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati.

**Audizione di rappresentanti
della regione Lazio.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano, l'audizione di rappresentanti della regione Lazio.

Do la parola all'assessore alla mobilità della regione Lazio, Francesco Dalia.

FRANCESCO DALIA, *Assessore alla mobilità della regione Lazio*. Ringrazio il presidente e i commissari presenti per l'invito a questa audizione.

Farò un tracciato delle procedure relative al sistema aeroportuale. Sulla base di un'intesa con il precedente Governo, abbiamo sottoscritto, con deliberazione della Giunta regionale, la ratifica dell'atto di intesa programmatica tra il Ministero dei trasporti e la Regione Lazio. Questa ratifica aveva un carattere fortemente programmatico, ma nello stesso tempo richiamava una questione fondamentale. Credo che tutti voi conosciate il problema di Ciampino, dove il sistema ambientale è diventato ormai intollerabile per le popo-

lazioni che abitano quella zona. Da questo punto di vista, all'interno del Consiglio regionale tutti i consiglieri erano d'accordo con un'idea di trasferimento dei voli nel nuovo aeroporto, da intendersi come aeroporto *low cost*, della città di Viterbo. Peraltro, noi abbiamo sollevato — attraverso deliberazioni precedenti e ordini del giorno firmati dalla maggioranza dei consiglieri regionali — la questione della necessità di un terzo aeroporto, quello regionale.

Il terzo aeroporto — lo dico sommessamente, in maniera istituzionale — è una competenza tutta regionale. Su questa questione si può anche discutere, ma sul fatto che rimanga a tutti gli effetti una competenza regionale non possono e non devono esserci dubbi.

SILVANO MOFFA. Viterbo l'ha deciso la regione ?

FRANCESCO DALIA, *Assessore alla mobilità della regione Lazio*. No, parlo del terzo aeroporto, quello regionale.

SILVANO MOFFA. Viterbo è il secondo, ho capito.

FRANCESCO DALIA, *Assessore alla mobilità della regione Lazio*. Dico « terzo » perché non dobbiamo dimenticare Fiumicino, che esiste da tempo, pur con qualche sofferenza, sulla quale tornerò tra poco.

Per quanto riguarda l'aeroporto di Fiumicino, la questione è nota. Anche Fiumicino è diventato un *hub*. È stata costituita una nuova società, la CAI, la cui vicenda ha fatto registrare qualche momento di complessità; è subentrata, insieme alla CAI, anche Air France e intorno

alla questione dell'*hub* di Fiumicino, le decisioni di Air France non sono ancora note.

Quello che è noto è che sono state licenziate 6 mila persone. Finalmente sembra che adesso siano stati trasmessi i nomi all'INPS, in modo da poter pagare loro almeno il 60-70 per cento dello stipendio. Questo è un bene, ma è anche vero che ci siamo trovati davanti a un reflusso; abbiamo investito 5 milioni di euro, come anticipazione prima che si verificasse il passaggio all'INPS per tutte queste persone.

C'è un impatto anche sulle piccole e medie imprese del turismo. Si parla, insomma, di 10-15 mila persone impiegate in imprese che rischiano di chiudere. Ovviamente, sono questioni sul tappeto che, come regione Lazio, stiamo seguendo. Abbiamo operato forti investimenti anche per quanto riguarda il recupero dei disoccupati. Tuttavia, stiamo ancora aspettando che Air France ci dica qualcosa. Da questo punto di vista, le tre amministrazioni — regionale, comunale e provinciale — hanno condotto una battaglia coerente e di sostegno nei confronti di Fiumicino, con riferimento al problema dei dipendenti. Come ho già detto, 6 mila sono in cassa integrazione, per il resto vedremo come fare.

Ovviamente noi siamo molto attenti al sistema aeroportuale.

Abbiamo realizzato il raddoppio della linea regionale Orte — Civitavecchia e della Roma-Civita Castellana-Viterbo, per 50 chilometri. Si tratta di una linea a forte densità, forse la maggiore dal punto di vista del pendolarismo.

È mia intenzione portare presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti una questione delicata a livello nazionale. Lo anticipo perché questa mi sembra una sede autorevole, che può ascoltare e, nello stesso tempo, rendersi portavoce. La questione che intendo sollevare a livello nazionale è la seguente: il 27 per cento del pendolarismo in Italia è nella regione Lazio, seguita dalla Lombardia.

Come dicevo, intendo portare la questione a livello di Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con riferimento alla legge obiettivo, soprattutto per quanto riguarda la linea ferroviaria FR7 e il sistema logistico che serve l'area dei Castelli romani. Non è possibile, signor presidente, tralasciare una questione del genere, considerando la percentuale di pendolarismo che ho citato prima. Si deve prendere atto di una difficoltà, di una inefficacia e di una inefficienza, rispetto alla soluzione del pendolarismo, che hanno una storia antica alle spalle.

Credo che non si possa accettare una situazione che lede la dignità delle persone, ma anche il diritto alla mobilità, che per molti si traduce in una sofferenza quotidiana che, a mio parere, un Paese moderno e civile come il nostro non può permettersi.

PRESIDENTE. Grazie. Do la parola ai deputati che intendono intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

AURELIO SALVATORE MISITI. Signor presidente, intervengo innanzitutto sulla questione degli aeroporti. Voi avete contato 6 mila persone che hanno perso il posto di lavoro o sono molti di più?

FRANCESCO DALIA, *Assessore alla mobilità della regione Lazio*. Sono circa 6 mila e duecento.

AURELIO SALVATORE MISITI. Dovrebbero andare tutti in cassa integrazione, giusto?

FRANCESCO DALIA, *Assessore alla mobilità della regione Lazio*. Sì, sono tutti in cassa integrazione.

AURELIO SALVATORE MISITI. Francamente non so per quale motivo continuate a chiamare *hub* Fiumicino o Malpensa. Non lo sono affatto; semmai, sono aeroporti di grande traffico, ma non *hub*. Tra l'altro, Air France, che prenderà in mano la situazione fra cinque anni (almeno così è scritto), ha solo un *hub*,

l'aeroporto « Charles De Gaulle ». Lo stesso vale per Lufthansa. Quindi l'aeroporto di Fiumicino non sarebbe comunque l'*hub* di riferimento di queste compagnie.

Ebbene, la regione Lazio è a conoscenza — poi lo domanderemo anche al rappresentante della regione Lombardia — del fatto che Alitalia-CAI da luglio porterà a Malpensa diciassette voli intercontinentali? Se il mercato è quello, è giusto che sia così. Ne siete al corrente? Sapete cosa significa? I voli dell'aeroporto di Roma saranno trasferiti a Malpensa oppure si tratta di nuovi voli intercontinentali? Io credo che saranno gli stessi di prima, ma la differenza è che ci saranno ancora gravi perdite. Peraltro, già si perde adesso, ma dopo si perderà di più. Si penserà di individuare la causa di tali perdite nei lavoratori, mentre secondo me le cause sono altre.

Se sapete qualcosa nel merito vi chiedo di fornirci delle risposte.

MICHELE POMPEO META. Signor presidente, l'audizione dell'assessore della regione Lazio dimostra quanto sia importante e utile la scelta che abbiamo fatto di un'indagine conoscitiva che rimette al centro l'intero sistema aeroportuale italiano.

Ora, è necessario che vi sia un indirizzo perché, quando si è trattato di affrontare l'arcinota vicenda Alitalia, abbiamo visto come hanno inciso sia le questioni relative alle infrastrutture aeroportuali sia l'equilibrio delle funzioni tra Stato e regioni. Questo equilibrio deve tornare a vivere sulla base di scelte non più procrastinabili.

La vicenda Alitalia ci insegna molte cose. Noi abbiamo bisogno soprattutto di ridefinire un indirizzo molto chiaro per rendere competitivo questo settore. Sappiamo che ci sono elementi strutturali deformati che devono essere ripensati. Non mi riferisco solo alla questione macroscopica dell'assetto aeroportuale di quella zona appetibile che è il nord Italia; ci sono questioni che riguardano anche altre macroaree del Paese. Per quanto riguarda la regione Lazio, sarebbe opportuna una riflessione sullo scalo di Fiumicino, che ha subito le vicende Alitalia in

termini che non ne facilitano lo sviluppo, se non a determinate condizioni che vanno ricreate attraverso scelte politiche e istituzionali.

Ci sono, poi, le vicende che qui si ricordavano dell'aeroporto di Ciampino. Nonostante ce ne fossimo occupati a più riprese in questa sede, non ci sono stati atti coerenti e conseguenti alle decisioni assunte dal Governo ovvero in sede parlamentare. In quel caso, si opera in una situazione di sicurezza che va oltre i limiti consentiti dalla legge e questo avviene ormai da qualche anno. Si è passati da 500 mila a circa 5 milioni di passeggeri all'anno. Si opera, insomma, in una situazione di evidente insicurezza. Mi sembra che, nonostante gli impegni assunti dai vari dicasteri e dal Parlamento in forma di ordini del giorno o risoluzioni, non sia cambiato molto.

Al tema dell'aeroporto di Ciampino si collega quello del terzo aeroporto di Viterbo. Siamo favorevoli all'idea che il terzo aeroporto nasca in quel di Viterbo, con funzioni regionali e interregionali, ma c'è il tema dei collegamenti infrastrutturali, che non sono risolti dall'iniziativa brillante e positiva che la regione ha assunto in ordine alla ripianificazione della Ferrovia Nord, la vecchia ferrovia concessa che da piazza del Popolo arrivava a Viterbo, mentre adesso si ferma a Civita Castellana. I collegamenti tra la nascente infrastruttura e il bacino di Roma dovranno essere realizzati da chi gestirà l'aeroporto, dalla società aeroportuale che sembra essere l'attuale società che gestisce gli aeroporti di Roma. Quello è un tema ineludibile, una condizione imprescindibile se si vuole mantenere quella norma.

Il legislatore italiano fu molto lesto e molto attento a superare una condizione che veniva posta dalla normativa europea. Comunque, lo abbiamo fatto. Seguendo gli organi di informazione, avverto che si sta riaprendo una discussione. Ebbene, la soluzione non è il collegamento alla profondità metropolitana di Roma Nord, ma è un'infrastruttura ferroviaria che passi sull'asse della ferrovia che esiste, la ferrovia classica. In quel caso, le risorse dovranno

essere destinate da chi realizzerà e gestirà l'aeroporto, non da altri. Questa è una condizione per far decollare il progetto.

Avendo seguito le polemiche sollevate in ordine a questa questione anche da deputati di Viterbo che siedono in questo Parlamento, mi raccomando a noi — e mi rivolgo ai rappresentanti della regione Lazio — a vigilare affinché nelle fasi di progettazione e di realizzazione questa condizione sia rispettata e non sia scaricata dopo su Pantalone.

Ringrazio la regione Lazio per il contributo offerto a questa indagine conoscitiva, che riguarda anche la vicenda del nord, che chiama in causa il ruolo delle regioni. Quello che è successo negli ultimi anni in termini di autogoverno e di creazione di infrastrutture, sulla base di scelte e sollecitazioni regionali, ha finito per creare, nel sistema aeroportuale italiano, una situazione di un certo tipo.

Rimangono, poi, le situazioni, che conosciamo, relative alle infrastrutture del sud e delle isole, che non possono non essere prese in considerazione.

PRESIDENTE. Do la parola all'assessore Dalia per la replica.

FRANCESCO DALIA, *Assessore alla mobilità della regione Lazio*. Signor presidente, comincio rispondendo all'onorevole Misiti. Non nascondo una certa difficoltà ad avere informazioni coerenti. I dati che abbiamo fornito sono quelli dati a noi sia dai lavoratori sia dai sindacati. Spero di avere, entro una settimana, dieci giorni, un incontro con i vertici.

All'ente regionale spetta certamente di seguire, nel merito, quello che sarà lo sviluppo futuro di Fiumicino. Vedo che lei è a conoscenza dei 17 voli intercontinentali che dovranno essere trasferiti. A me non piace, per il ruolo istituzionale che ricopro, sollevare facili polemiche. Tuttavia, credo che un senso di responsabilità dovrebbe portarci, anche con la CAI, con il commissario, a fare alcune valutazioni. Stiamo parlando di questioni estremamente delicate che riguardano le famiglie, in un momento difficile quale è quello che oggi vive il nostro Paese.

Da parte nostra, esiste al riguardo una grande sofferenza. Quello che potevamo fare lo abbiamo fatto, peraltro con piacere, perché questo significava per noi attenuare la difficoltà delle famiglie colpite dalla cassa integrazione.

Credo che questa questione, che riguarda la classe politica regionale, abbia un contorno strategico che coinvolge tutti. Del resto, è stata emanata una norma che parla di Roma Capitale. Credo che impegnarsi su questa questione sia compito di tutti; mi rivolgo ai deputati presenti, di maggioranza e di opposizione. Rispetto alla propria regione, poi, credo che l'attenzione debba essere importante e significativa.

Continuo a dire che sarebbe veramente disdicevole che Fiumicino perdesse il grande ruolo che ha a livello internazionale. Ha ragione l'onorevole Misiti quando dice che usiamo impropriamente il termine « *hub* ». Credo, però, che un grande aeroporto debba avere sempre come riferimento una realtà con 3, 4 o 5 milioni di abitanti. Questa circostanza, devo dirlo, non la rilevo a Malpensa. Capisco che dare a Malpensa il ruolo di *hub* nazionale possa essere stata un'operazione di altra natura. Un Paese come il nostro deve mettere un punto su queste vicende, poiché è fondamentale che si rimetta in corsa, che si preoccupi di far aumentare l'occupazione. Insomma, è fondamentale lo sviluppo di un Paese. Quello di far pendere la bilancia per un colore o per l'altro ritengo che sia un errore che questo Paese ha commesso da troppo tempo.

Per mia natura, per mia responsabilità — come assessore della regione Lazio — e per mia sensibilità, ho intenzione di battermi ogni volta che si presenterà una questione che ritengo ingiusta e di svolgere al meglio il mio lavoro. Il tema principale, infatti, riguarda essenzialmente le famiglie e i cittadini di questa regione.

Passando alle questioni poste dall'onorevole Meta, ricordo che su Ciampino fu siglato il protocollo che è stato ricordato. Certo, a questo riguardo c'è un'impellenza oggettiva legata al numero dei voli perché, sebbene ci venga riferito che sono dimi-

nuiti, rimangono sempre sostenuti e nell'ordine di 1,5-2 milioni. Devo dire che a volte ho l'impressione che non si voglia davvero cambiare questa situazione.

Penso che quella dell'aeroporto a Viterbo sia un'opportunità da cogliere. È vero, questo chiama in causa la questione fondamentale che riguarda il sistema infrastrutturale, da intendersi come sistema ferroviario, e non può essere diversamente. Credo, tuttavia, che intorno a questa questione si debba fare chiarezza al più presto e che non vi sia un interesse a non toccare nulla. Noi, come regione Lazio, uno sforzo lo stiamo facendo. Nell'ultima cabina di regia con il ministero, ho ascoltato alcune possibilità di soluzione ed indicazioni da parte delle Ferrovie dello Stato. Al riguardo, è stato prodotto anche uno studio che ho consegnato ai parlamentari. Tuttavia, ritengo fortemente insufficiente la proposta che è emersa. Ovviamente, quando si realizza un aeroporto, l'importante è che ci siano linee e infrastrutture, non si può agire con superficialità.

L'aeroporto è elemento fondamentale nell'ambito di un cambiamento strutturale e indubbiamente porta un valore aggiunto, con riferimento all'offerta turistica, a tutta la regione Lazio. Il nostro è un territorio bellissimo, straordinario dal punto di vista paesaggistico. Oltre alla presenza della capitale, ci sono numerose condizioni significative che possono significare una possibilità in più, per sollevare Ciampino dalla difficoltà in cui versa e per realizzare un aeroporto a Viterbo nel quale spostare, proprio da Ciampino, 5 milioni di voli, anche se ovviamente questo non succederà all'inizio.

Quanto alla questione del cosiddetto « terzo aeroporto », quello regionale, noi un'idea ce l'abbiamo e la riferiremo nelle sedi competenti.

SILVANO MOFFA. L'ultima battuta dell'assessore desta qualche curiosità...

FRANCESCO DALIA, *Assessore alla mobilità della regione Lazio*. Le sedi competenti?

SILVANO MOFFA. Non c'è dubbio che siano quelle regionali, però, siccome la pianificazione regionale rientra anche nella pianificazione nazionale, è opportuno conoscere come si stia orientando.

FRANCESCO DALIA, *Assessore alla mobilità della regione Lazio*. La proposta sarebbe ammissibile...

SILVANO MOFFA. Non c'è dubbio. Dicevo, sarebbe interessante sapere come ci si sta orientando.

Come Commissione, durante la scorsa legislatura, abbiamo vissuto il problema che ha portato alla scelta di Viterbo. C'era una gara, anche legittima, tra amministrazioni locali, ma anche all'interno del Governo, in merito all'ubicazione di questo aeroporto, alternativo a Ciampino. Ora, Ciampino è ancora nelle condizioni che l'assessore ha ricordato, Viterbo ha bisogno dell'infrastrutturazione, quindi di finanziamenti seri, se vogliamo farlo diventare un aeroporto competitivo.

AURELIO SALVATORE MISITI. L'idea di Meta non si realizzerà mai...

SILVANO MOFFA. C'è chi dice che non si farà mai...

AURELIO SALVATORE MISITI. Se metà delle infrastrutture deve essere realizzata da chi gestisce l'aeroporto...

SILVANO MOFFA. Ci sono soggetti che sono interessati a investire su quell'area. Possiamo discutere all'infinito se si è trattato di una scelta fatta bene o fatta male. Di fatto, però, oggi c'è un indirizzo, una scelta ben chiara, investitori interessati ad intervenire su quell'area, un sistema infrastrutturale da creare. Ovviamente non possiamo costruire la casa dal tetto, dobbiamo prima costruire le fondamenta e creare le condizioni, sia dal punto di vista ferroviario sia dal punto di vista stradale e autostradale, per consentire a Viterbo di svilupparsi.

Mi interesserebbe sapere, tuttavia, quali sono gli indirizzi che la regione sta colti-

vando per individuare l'ulteriore sede. Questo è molto interessante, perché non vorrei che ci trovassimo di fronte ad un'altra disputa bizantina tra Latina e Frosinone, senza avere criteri sui quali orientare una scelta, ovviamente rispettando tutta l'autonomia regionale in questo senso.

Questo ci aiuterebbe nel lavoro che stiamo svolgendo a livello nazionale.

FRANCESCO DALIA, *Assessore alla mobilità della regione Lazio*. Apprezzo le considerazioni dell'onorevole Moffa. Ricordo che, all'epoca, in Consiglio regionale ci fu una disputa sul terzo aeroporto; si parlò, peraltro, anche dell'aeroporto di Viterbo. A Latina, come sapete, c'è l'aeroporto militare, ma allora si registrò — è agli atti — l'indisponibilità di Latina su quella vicenda. La questione è ritornata in queste ore, ma penso che si tratti più che altro di un dato localistico.

Quanto a Frosinone, anche lì dicono di essere pronti da questo punto di vista. È un aeroporto nel quale non ci sono immissioni di fondi pubblici, ma ci sarebbe un meccanismo di investimenti imprenditoriali.

Stiamo realizzando la Cecina-Civitavecchia, un altro collegamento — finanziato adesso dal CIPE — che riguarderà l'aeroporto di Viterbo. Secondo me, la tratta che riguarda Rieti non si farà mai.

Comunque, vorrei sapere se da parte dell'aeroporto militare c'è una disponibilità o meno. Certamente, come assessore, porterò in Giunta una delibera al riguardo, dopo aver valutato accuratamente la questione. Sentirò anche gli altri colleghi, naturalmente. L'importante è che quando si agisce in questi campi lo si faccia, come dicevamo i latini, *cum grano salis*.

PRESIDENTE. Ringrazio l'assessore Dalia per il suo intervento e dichiaro conclusa l'audizione.

Audizione di rappresentanti della regione Lombardia.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul

sistema aeroportuale italiano, l'audizione di rappresentanti della regione Lombardia.

Do la parola all'assessore alle infrastrutture e mobilità della regione Lombardia, dottor Raffaele Cattaneo.

RAFFAELE CATTANEO, *Assessore alle infrastrutture e mobilità della regione Lombardia*. Grazie presidente, rivolgo un saluto cordialissimo e deferente a lei e a tutti gli autorevoli commissari. Per favorire i lavori e solo con lo spirito di rendere più utile il contributo conoscitivo della regione Lombardia a questa indagine, quindi senza nessuna volontà di fare lezioni — tanto meno in una sede autorevole e importante come questa da cui abbiamo solo da imparare — mi sono dotato di alcune immagini che sono oggetto di un documento che ho depositato e che è disponibile, come apporto della regione Lombardia ai lavori della Commissione.

Tale contributo è ispirato all'obiettivo conoscitivo della Commissione, quindi è sostanzialmente basato su considerazioni di fatto (numeri, dati, elementi oggettivi), più che su valutazioni di ordine politico. Mi riserverò la possibilità di aggiungere qualche considerazione strada facendo, ma ribadisco che si tratta di un contributo innanzitutto di tipo conoscitivo.

Cominciamo dal primo dato. La prima tabella che vedete dal titolo «Dati sul trasporto aereo» riporta l'andamento del trasporto aereo dal 1997 al 2007 nei quattro aeroporti lombardi: Milano Malpensa, Milano Linate, Bergamo Orio al Serio e Brescia Montichiari, che trovate indicati con le quattro sigle (MXP, LIN, BGY, VBS). Questi dati aiutano a comprendere che siamo in un mercato che è fortemente cresciuto: negli ultimi dieci anni i passeggeri sono più che raddoppiati.

Nel 1997 dal sistema aeroportuale lombardo partivano 18 milioni di passeggeri che nel 2007, dieci anni dopo, erano diventati 39 milioni e mezzo, con una crescita annua che è stata pari al 7,82 per cento. Dunque, sono più che raddoppiati in dieci anni. Si tratta, però, di uno scenario che è molto cambiato.

Nel 1997 Malpensa aveva meno di 4 milioni di passeggeri che sono saliti a 24 milioni nel 2007, ossia dieci anni dopo. Addirittura Bergamo aveva meno di 500 mila passeggeri, un numero che con l'esplosione dei voli *low cost* si è decuplicato superando i 5 milioni 700 mila passeggeri. L'aeroporto di Linate si è un po' ridotto: come potete vedere, da 14 milioni di passeggeri si è scesi a 6 milioni nel 2000, per poi risalire e attestarsi intorno ai 10 milioni di passeggeri nel 2007.

Questa fotografia, con pochi numeri, mostra cosa è cambiato: è nato Malpensa 2000, che è diventato il principale aeroporto del nord Italia; il secondo aeroporto del Paese, Linate, ha mantenuto una funzione importante. Sono esplosi i voli *low cost* e Bergamo è diventato il quarto aeroporto italiano, dopo Fiumicino, Malpensa e Linate. Inoltre, è nato anche l'aeroporto di Brescia che però, tuttora, ha dimensioni molto limitate.

In generale, questa è la situazione di tutta l'Europa: siamo in un mercato che cresce del 6 per cento. Questo rappresenta un elemento importante per una domanda che ci faremo tra qualche istante.

La situazione attuale è leggermente più difficile, poiché siamo in una fase di crisi anche nel trasporto aereo. Il traffico medio giornaliero in Europa è cresciuto l'anno scorso solo dello 0,1 per cento, un valore molto basso rispetto a quello degli ultimi anni, che si è attestato, come ho già detto, sul 6 per cento all'anno. I principali mercati europei, in particolare Italia, Regno Unito e Spagna, sono stati colpiti da un calo dei trasporti: 2,7 per cento in meno in Italia, 1,7 per cento in meno nel Regno Unito e 2,1 per cento in meno in Spagna. Sono cresciuti invece i mercati dell'est, ma la crisi fa ritenere che anche lì ci sarà qualche difficoltà. Inoltre, per la prima volta in 15 anni anche le compagnie *low cost* hanno visto una riduzione del numero dei voli.

Dunque, dopo sei anni segnati da una crescita annua del 3 per cento in tutto il mondo, del 6 per cento in Europa e dell'8 per cento nel nord Italia, le attese prevedono un calo del 3 per cento del numero

totale di voli in Europa. Quindi, è lecito chiedersi se questo calo durerà. Gli esperti sostengono di no e dicono che dopo la crisi il traffico riprenderà. In base ai dati dei principali organismi internazionali che monitorano il trasporto aereo, si prevede, per il traffico italiano, una crescita media annua del 4,25 per cento nel 2014, mentre nel 2025 si prevede per il traffico in Europa un tasso di crescita medio annuo tra il 3,4 e il 3,8 per cento. Come si vede dalla tabella riportata nella *slide* dal titolo «Le prospettive di ripresa del trasporto aereo», questo significa che i passeggeri del nord Italia che nel 2009 sono stimati in 52,5 milioni (di cui, come abbiamo visto, 40 milioni nei quattro aeroporti della Lombardia e 12 milioni in tutti gli aeroporti del nord Italia) raddoppieranno in poco più di 15 anni. Si stima, cioè, che i 52,5 milioni di passeggeri di oggi diventeranno, nel 2025, 97 milioni.

Dunque, la domanda politico-programmatica che dobbiamo porci è la seguente: da dove li faremo partire e dove li faremo atterrare? Se da 50 milioni i passeggeri diventano 100, raddoppieranno gli aeroporti attuali? Possiamo immaginare un aeroporto di Bergamo Orio al Serio che gestisca 12 milioni di passeggeri? È difficile pensarlo, anche per ragioni fisiche, di spazio. Oppure possiamo pensare che a Malpensa partiranno e voleranno 50 milioni di passeggeri? Anche questo è difficile pensarlo, data la situazione attuale.

Dico questo perché ritengo che le preoccupazioni conseguenti alla crisi, in base alle quali si sostiene che gli aeroporti debbano essere tenuti fermi, non siano così fondate. Al contrario, i numeri dicono che forse bisogna pensare a qualcosa di nuovo nel nord d'Italia e questa — come vedremo — è una prospettiva interessante anche per l'aeroporto di Brescia Montichiari. Di sicuro, ipotesi come quella della terza pista di Malpensa hanno ancora piena legittimità in un contesto in cui tutti gli studi internazionali affermano che il problema del futuro sarà il congestionamento aeroportuale.

Cambiando argomento, è noto come anche il trasporto aereo abbia molti im-

patti sullo sviluppo economico. La regione Lombardia è molto attenta a quello che succede nei suoi aeroporti e nel trasporto aereo proprio per questa ragione. Esiste, naturalmente, un impatto sull'occupazione: gli studi dell'*Airports Council International Europe* (ACI Europe), ossia l'associazione di tutti gli aeroporti europei, mostrano come per gli aeroporti al di sopra di 9 milioni di passeggeri annui, come Malpensa e Linate, ogni milione di passeggeri corrisponda a circa mille occupati. Dunque, per Malpensa, che ha perso l'anno scorso 4 milioni di passeggeri, ciò significa una perdita di occupazione diretta pari a 4 mila posti di lavoro. Occorre inoltre considerare l'impatto sul turismo, sull'*export* e sull'attrazione degli investimenti dall'estero. Si stima che il solo aeroporto di Malpensa generi sull'area di riferimento risorse economiche per 10 miliardi di euro, un'occupazione di 15 mila addetti presso lo scalo e di oltre 30 mila nell'area che gravita intorno all'aeroporto.

A conferma di questo dato basta la constatazione che oltre il 50 per cento degli arrivi dall'estero avviene in aereo e questa percentuale evidentemente crescerà.

La regione Lombardia ha gli indicatori economici, che conoscete bene e che sono evidenziati nel documento che abbiamo depositato: il 21 per cento del PIL nazionale, il 32 per cento dell'interscambio (28 dell'*export* e 36 dell'*import*), quasi il 30 per cento del personale addetto a ricerca e sviluppo. Insomma, parliamo di una regione che, com'è noto, ha una funzione di servizio e di traino dell'economia per tutto il Paese. Ebbene, la domanda che dobbiamo porci è se una regione come questa possa permettersi, nell'interesse del Paese e non del campanile di Milano o della Lombardia, di avere un sistema aeroportuale indebolito, o se l'intero Paese non finirebbe per risentire di questa situazione. Certamente, almeno questa parte del Paese ne risentirebbe. Le tre regioni più direttamente interessate sono la Lombardia, il Piemonte e la Liguria, in quanto primo bacino di riferimento — prima *catchment area*, come dicono gli esperti —

dell'aeroporto di Malpensa. Basta questa immagine, che dà un quadro della densità della popolazione residente, per avere un'idea di quanto sia importante servire adeguatamente un territorio quale quello di queste tre regioni.

Ritornando ai dati, alcuni ve li ho già riportati e vorrei segnalarne altri: 9,4 milioni di arrivi turistici in Lombardia, di cui oltre 4 milioni provenienti dall'estero (la Lombardia è anche un grande regione turistica e non soltanto una grande regione industriale); il 51 per cento degli investimenti diretti dall'estero si concentra in Lombardia mentre il 40 per cento degli investimenti diretti dall'Italia verso l'estero parte dalla Lombardia: ciò vuol dire che tra coloro che si recano all'estero per affari uno su due è legato ad interessi lombardi, in entrata o in uscita. Dunque, questi soggetti debbono partire dalla Lombardia e, se impossibilitati a farlo, cureranno con più difficoltà i propri interessi.

Dunque, un efficiente sistema aeroportuale è una necessità.

C'è poi un ulteriore elemento che deve essere considerato, ossia gli impatti dell'Expo 2015. In base alle stime sono attesi 29 milioni di visitatori, dei quali 21 milioni provenienti da aree esterne a quella locale.

EMANUELE FIANO. Se riusciamo a fare le opere...

RAFFAELE CATTANEO, *Assessore alle infrastrutture e mobilità della regione Lombardia*. I visitatori vengono lo stesso, onorevole Fiano. Le opere servono per accoglierli nel modo migliore, ma la stima dice che verranno comunque perché attratti dall'Expo. Di questi, 6 milioni dovrebbero arrivare in aereo. Quindi, questi 6 milioni di passeggeri si aggiungono ai dati che vi ho appena riportato. Nel 2015 noi dovremo fronteggiare, oltre alla crescita prevista, che vedrà i passeggeri passare da 52 a 70 milioni, anche questi ulteriori 6 milioni.

In questo scenario, qual è il ruolo degli aeroporti lombardi? C'è una programmazione, da parte della regione Lombardia, ossia una proposta di attribuzione di ruoli

specifici per questi aeroporti? La risposta è sì, esiste una programmazione. Da molto tempo nei documenti della regione, in coerenza anche con i documenti nazionali, l'indicazione è questa: Malpensa è uno dei due grandi aeroporti di riferimento per il Paese, quindi deve avere un numero adeguato di collegamenti intercontinentali e internazionali diretti, dal momento che esso rappresenta la porta verso il mondo per quell'area dell'Italia, se non vogliamo dire per tutta l'Italia.

Non ho usato il termine *hub*, perché si presta ad alcuni equivoci. Il termine *hub*, che letteralmente vuol dire mozzo della ruota, è nato in dottrina per spiegare una certa organizzazione del trasporto aereo che in parte è in fase di superamento e in parte no. Resta, però, il fatto che Malpensa è nato per essere e continuare ad essere un grande aeroporto di riferimento, che ha insieme una funzione *hub* e una funzione di voli *point to point*.

L'aeroporto di Linate è uno scalo ad otto chilometri da Piazza del Duomo, quindi è evidentemente, più di molti altri aeroporti in Europa, un *city airport*, un aeroporto della *city*, ossia del cuore economico della città. Per questo noi preferiamo usare l'espressione « *business and city airport* ».

Questo aeroporto ha una localizzazione così favorevole che è lecito domandarsi se tale localizzazione non debba in qualche modo essere pagata, eventualmente anche con una differenziazione dei *charge* aeroportuali, come avviene in molte parti del mondo. Se io atterro non lontano da Piazza Duomo, forse questo vantaggio posso anche pagarlo con un prezzo maggiore.

Tuttavia, è evidente che Linate, anche per vincoli strutturali, non potrà mai essere un aeroporto di riferimento né tanto meno un *hub*: ha una sola pista di 2 mila 400 metri, mentre Malpensa ne ha due di 4 mila metri e si ipotizza di farne una terza. Inoltre, l'aeroporto di Linate ha problemi di forte urbanizzazione circostante, quindi non può sopportare un carico di traffico maggiore di quello attuale. Quando, dieci anni fa, c'erano 14

milioni di passeggeri, ci fu una rivolta intorno a Linate da parte di coloro che, vivendo sotto i coni di volo, ponevano problemi legati al rumore, all'inquinamento e quant'altro. Certamente, però, Linate è una risorsa preziosa che non può essere ignorata perché serve Milano, ma serve anche quanti arrivano a Milano dal resto dell'Italia così come dall'Europa.

L'aeroporto di Bergamo, Orio al Serio, è diventato lo scalo prevalentemente dedicato al traffico *low cost*. Era nato come scalo per il traffico *courier*, per i corrieri, per il traffico postale, che progressivamente si sta spostando verso l'aeroporto di Brescia Montichiari. Oggi, Orio al Serio è lo scalo delle compagnie *low cost*, cioè dell'utenza *price sensitive*, mentre Linate è lo scalo dell'utenza *time sensitive*.

Brescia Montichiari è prevalentemente interessante per il trasporto merci, anche per la sua collocazione. Esso può essere il punto di riferimento per il trasporto delle merci non esclusivamente, ma prevalentemente. Inoltre, essendo un'area nata per ragioni militari, quindi rimasta soggetta per lungo tempo ad un vincolo militare, rimane una risorsa straordinaria per il futuro perché ci sono già due piste lunghe, nelle vicinanze non ci sono insediamenti e si tratta di un'area ben infrastrutturata. La regione ha insistito perché passasse da lì anche il collegamento dell'alta velocità provando, per una volta, a guardare con 30 anni di anticipo a quello che accadrà in futuro. Dunque, si tratta di un aeroporto servito dalle infrastrutture stradali e che sarà servito anche delle infrastrutture ferroviarie.

Proseguendo, occorre chiedersi cosa sta accadendo a valle della crisi di Alitalia nel sistema aeroportuale lombardo e quali effetti si producono. Gli effetti sono indicati nel numero riportato nella tabella contenuta nel documento: 862 voli in meno, di cui 751, ossia l'87 per cento, su Malpensa.

Alitalia operava da Malpensa 1.258 voli settimanali fino a due anni fa (a marzo del 2007) mentre oggi ne opera 150. Ciò ha portato ad una diversa ripartizione nel traffico aereo - come vedete Malpensa

rappresentava quasi i due terzi del sistema aeroportuale mentre adesso è sceso a poco più della metà — ma soprattutto ad una riduzione significativa della dimensione del sistema aeroportuale lombardo. Abbiamo perso moltissimi collegamenti.

Dunque, qual è l'effetto principale di questa perdita di accessibilità? Tra tutti i dati che vi fornirò questo è quello che mi impressiona di più e che vorrei sottoporre maggiormente alla vostra attenzione. La tabella contenuta nella *slide* dal titolo «La perdita di accessibilità», compilata dal CERTeT (Centro di economia regionale, dei trasporti e del turismo) dell'università Bocconi da alcuni anni con costanza semestrale, misura l'indicatore di accessibilità intercontinentale diretta delle principali città europee. Londra si attesta su cento, ossia è la città più accessibile direttamente dal mondo; parametrandole a Londra, vengono valutate le altre città. Come potete vedere, ci sono tre città che cercano, con qualche prospettiva, di tenere il passo di Londra e sono Francoforte, Parigi e Amsterdam, con una accessibilità per Francoforte del 97 per cento, per Parigi del 95 e per Amsterdam intorno all'80; a seguire Roma, che a valle delle ultime decisioni di Alitalia, è cresciuta dal 38 nel 2004 e dal 37 nel 2006 fino ad arrivare a quasi il 50 per cento dell'accessibilità di Londra. Si tratta di un dato positivo per Roma, del quale non ci rammarichiamo. Tuttavia, ciò è avvenuto al prezzo di rendere l'accessibilità diretta intercontinentale di Milano più bassa di quella di Helsinki, di Istanbul e di Vienna. Dunque, Milano, che era al 33-35 per cento, è scesa al 22 per cento.

Milano non aveva un'accessibilità molto diversa da quella di Roma. Avevamo creato un equilibrio nell'accessibilità intercontinentale diretta del nostro Paese. Nessuno prevaleva sull'altro ed esisteva un equilibrio che serviva a due bacini di traffico entrambi importanti: l'uno, quello della capitale, più importante per ragioni di tipo turistico, religioso e politico e l'altro maggiormente importante per ragioni di *business* e imprenditoriali, senza dimenticare la altre valenze.

Oggi non è più così. Dunque, la domanda che vi pongo, anche in questo caso nell'interesse del Paese, è la seguente: può l'Italia permettersi di avere per la sua capitale economica, quella che genera la metà degli investimenti diretti dall'estero e ospita la metà degli investimenti diretti in Italia, un'accessibilità intercontinentale diretta che è meno della metà di quella della sua capitale politica? Credo che questo sia un problema che va seriamente affrontato.

Vorrei dire qualche parola anche sulla questione di Linate e dei reali effetti sul traffico di Malpensa. È opinione comune — credo diffusa anche qui, come dappertutto — che il problema di Malpensa sia rappresentato da Linate. Ebbene i dati che troverete nel documento, elaborati anche in questo caso dall'università Bocconi (quindi la fonte ha una qualche autorevolezza), dimostrano come questa credenza sia in realtà non così fondata.

Cito i dati di un'indagine condotta sulle etichette dei bagagli, dalle quali si sono potute rilevare le destinazioni finali dei passeggeri che volano dagli aeroporti lombardi, in particolare da Linate e da Malpensa, verso destinazioni intercontinentali. Dei circa 10 milioni di passeggeri (o anche di più) un terzo rientra nel traffico locale, ossia si tratta di passeggeri con origine e destinazione nel mercato locale di Milano e della Lombardia; un terzo è rappresentato dai transiti su Malpensa, cioè sono persone che a Malpensa effettuano uno scalo per cambiare volo (ad esempio, arrivano con un volo internazionale per prendere un volo intercontinentale, oppure arrivano con un volo intercontinentale per prenderne un altro intercontinentale). Questi sono i veri passeggeri dell'*hub*, che non hanno nulla a che fare con il mercato locale: non arrivano a Milano per restare a Milano, ma per andare in un'altra parte del mondo, provenendo da una qualunque parte del mondo. Questi ultimi passeggeri, dopo le decisioni di Alitalia, si sono praticamente azzerati. Lo studio è stato effettuato sui dati del 2007, ma nel 2009 questi 3,5 milioni di passeg-

geri circa che utilizzavano Malpensa per tale funzione di scambio saranno pressoché pari zero.

I dati più interessanti sono quelli relativi alle « fughe », ossia l'ultimo terzo: i passeggeri che da Linate prendono un aereo con un bagaglio che ha un'etichetta che va verso uno scalo europeo (Londra, Francoforte, Parigi), ma non si ferma lì e prosegue verso uno scalo intercontinentale. Questi ultimi sono solo 490 mila, cioè il 4 per cento dei passeggeri intercontinentali che ha a che fare con gli aeroporti di Linate e di Malpensa. Dunque, non è vero che Linate rappresenta il danno principale di Malpensa: questo dato lo smentisce in modo clamoroso.

EMANUELE FIANO. Scusi assessore, di che anno è questa tabella?

RAFFAELE CATTANEO, *Assessore alle infrastrutture e mobilità della regione Lombardia*. È del 2008. Chiedo scusa, non c'è scritto. Infatti, mi sono accorto anch'io leggendo che non c'è quello che va sempre riportato, cioè la fonte e l'anno. Comunque, la fonte è il CERTeT della Bocconi e l'anno è il 2008.

Le prosecuzioni da Malpensa verso le altre destinazioni servite da Milano invece sono più alte. Paradossalmente, è Malpensa che cannibalizza se stessa più di quanto non faccia Linate. Sono 1 milione 111 mila coloro i quali da Malpensa prendono un volo che va verso un'altra destinazione in Europa o nel mondo, ma prevalentemente in Europa, per poi andare verso una destinazione intercontinentale che è la loro destinazione finale. Evidentemente, se questi passeggeri avessero un collegamento diretto a Malpensa ad un prezzo conveniente partirebbero da lì.

Infine, ci sono 2 milioni 200 mila passeggeri che rientrano nelle prosecuzioni verso altre destinazioni servibili ma non servite, cioè coloro i quali vanno verso destinazioni intercontinentali che non sono servite da Milano. È presumibile ritenere che anche questi ultimi partirebbero volentieri da Milano se queste desti-

nazioni fossero servite. Questo per dire che la questione è più complessa di come spesso viene disegnata e non è di così facile soluzione.

Da questo punto di vista si pone il problema, di cui si sta discutendo, di una possibile nuova redistribuzione del traffico. Se ci fosse questa necessità, ai sensi della normativa comunitaria vigente, in particolare del Regolamento CE 1008/2008, lo Stato membro — il legislatore, ossia voi che avete questa funzione — può regolare la distribuzione del traffico aereo tra aeroporti di uno stesso sistema purché valgano le seguenti quattro condizioni: che gli scali servano la stessa città o conurbazione (è il caso certamente di Linate, Malpensa e Orio al Serio); che gli scali siano serviti da adeguate infrastrutture di trasporto che offrano un collegamento, per quanto possibile diretto, con un tempo di percorrenza inferiore ai 90 minuti — certamente questo vale per tutti e tre gli scali; che siano collegati tra loro e con la città da collegamenti frequenti e che offrano ai vettori aerei i servizi necessari e non pregiudichino indebitamente le opportunità commerciali.

Dal momento che mi sembra che queste quattro condizioni ricorrano nel nostro caso, il potere di regolazione è legittimo e spetta all'ordinamento interno dello Stato membro, che deve decidere qual è l'autorità competente.

Quindi, se volessimo redistribuire il traffico nel sistema aeroportuale milanese io credo che oggi saremmo in condizione di poterlo fare. Infatti, la situazione è diversa da quella in cui ci trovammo dieci anni fa quando un'analogha iniziativa, con il decreto che avviò l'attività di Malpensa, venne poi bocciata in sede europea perché allora non vi erano i collegamenti infrastrutturali che nel frattempo sono stati realizzati. Occorre dunque chiedersi se è questo ciò che dobbiamo fare.

Io vorrei anzitutto sottolineare qual è la priorità per la regione Lombardia. Si tratta di un punto di vista ovviamente discutibile, ma è chiaro che per la regione Lombardia la priorità è rappresentata dal rilancio di Malpensa. Riteniamo che que-

sto richieda una maggiore accessibilità intercontinentale diretta, e quindi la modifica degli accordi bilaterali affinché più vettori possano collegare direttamente Milano con il resto del mondo, e un ulteriore sviluppo infrastrutturale dal momento che non sono stati ancora completati gli interventi che devono essere realizzati. Questa è la priorità.

Affronto dunque il tema della revisione degli accordi bilaterali. Gli accordi bilaterali, come sapete, regolano i collegamenti internazionali - che non sono un mercato libero, voi lo sapete bene - che avvengono tra uno Stato membro dell'Unione europea e un Paese terzo. Essi regolano le frequenze, i vettori e la designazione degli aeroporti di arrivo e di partenza. Dunque oggi, a parte dove c'è l'intesa « *Open sky* », un vettore che volesse fare un collegamento Malpensa - Shanghai non potrebbe farlo. Dunque, il primo punto su cui intervenire è il seguente: attualmente vi sono accordi (cosiddetti « monodesignazione ») che addirittura designano solo Alitalia quale vettore autorizzato, mentre ce ne sono altri che escludono Malpensa come aeroporto di arrivo e di partenza. Questo è il caso, ad esempio, dei collegamenti con la Russia: oggi non si possono fare collegamenti ulteriori con la Russia da Malpensa, perché Malpensa non è designato all'interno dell'accordo bilaterale, oppure altri che hanno frequenze esaurite o già tutte utilizzate da Alitalia su Roma Fiumicino.

Per sostenere con un dato puntuale quanto ho appena detto in termini generali nel documento sono mostrati i principali accordi vigenti con i principali Paesi, sui quali esiste un mercato potenziale e un interscambio significativo, che però oggi non consentono di volare da Milano.

Ci sono Paesi come il Perù, le Filippine, la Corea del sud - che è stata oggetto di un recente provvedimento per consentire il superamento di questo blocco - Taiwan e così via. Si tratta di quasi 400 mila passeggeri l'anno che, già oggi, da Milano devono andare verso queste destinazioni per un interscambio commerciale complessivo pari a 6 miliardi di euro.

Il secondo punto riguarda lo sviluppo delle infrastrutture. Continuiamo a ritenere che lo sviluppo della dotazione infrastrutturale di Malpensa sia un elemento chiave di competitività, perché determina la riduzione dei tempi di percorrenza, delle distanze, e quindi allarga la *catchment area*, ossia il mercato locale che usa quell'aeroporto.

L'obiettivo a cui lavoriamo è quello indicato nella tabella: oggi, in un'ora - sono dati del 2006, ma non sono molto cambiati - intorno a Malpensa ci sono tre milioni di persone che diventano sei milioni in due ore; ci sono 500 mila imprese attive localizzate a due ore da Malpensa. Il nostro obiettivo è che, in vista dell'Expo, questa dimensione si raddoppi all'interno di un'ora e triplichi all'interno di due ore, ossia da tre milioni di persone in un'ora a quasi sei e da sei milioni di persone in due ore a quasi diciotto. Questo è il nostro obiettivo. Dati analoghi valgono per le imprese.

Questo è un obiettivo raggiungibile con il completamento degli interventi infrastrutturali a cui stiamo lavorando: si tratta degli interventi già contenuti nell'intesa istituzionale e nell'Accordo di programma quadro che la Lombardia firmò nel 1999 con il Governo. Allora era Presidente l'onorevole D'Alema il quale ha ricordato, qualche giorno fa, come lui avesse firmato questo accordo. Lo ricordiamo anche noi. Invero, D'Alema ha anche ricordato un elemento che non è altrettanto fondato, ossia che quell'accordo rendeva disponibili tutte le risorse. Purtroppo non è stato così. Quell'accordo recava il quadro programmatico, ma gli impegni assunti dal Governo riguardo alle risorse, negli anni a venire, non sono stati rispettati. Questo è il motivo per cui non abbiamo ancora completato il quadro.

Nelle due cartine riportate nel documento - quando si parla di infrastrutture le cartine credo siano più utili delle parole - si evidenziano gli interventi principali a cui stiamo lavorando. Come vedete, sono quasi tutti interventi lungo l'asse est-ovest, perché oggi il problema di Malpensa non riguarda chi viene da Milano - che ha già

due collegamenti autostradali, quello della A8, l'autostrada dei laghi, e quello della A4 Milano – Torino, con la bretella di Boffalora – ma si pone per chi viene da Brescia, Bergamo, e, più lontano ancora, da Cremona e Mantova. Contiamo di realizzare questi interventi entro il 2014; nel documento trovate i principali interventi e le relative scadenze. Analogamente per le infrastrutture, avete a disposizione una cartina che illustra i principali interventi.

Voglio ricordare in questa importante sede che ancora oggi, a dieci anni dall'apertura di Malpensa 2000, l'aeroporto di Malpensa è collegato solo grazie alle ferrovie nord Milano, cioè alle ferrovie di proprietà della regione Lombardia: non esiste un collegamento di Rete Ferroviaria Italiana all'aeroporto di Malpensa. Entro la fine dell'anno contiamo di rendere possibile un collegamento da Milano centrale grazie ad una bretella – quel segno che vedete nella città di Milano, che è in fase di realizzazione e che dovrebbe essere completata per il mese di settembre – che collegando la stazione Garibaldi e la stazione delle ferrovie nord Milano-Bovisa permetterà di arrivare, grazie alla linea delle ferrovie nord, a Milano Malpensa.

Inoltre, vorremmo realizzare soprattutto un sistema di raccordi con la linea del Sempione che passa a pochissimi chilometri da Malpensa, a Gallarate, ma non è collegata con l'aeroporto.

Per questo motivo nelle opere dell'Expo sono inclusi i collegamenti ferroviari tra l'aeroporto e la linea del Sempione a Busto Arsizio e a Gallarate.

Nonostante alcuni segnali positivi nella situazione di difficoltà che vi ho descritto, permane una forte criticità. Per quanto riguarda i segnali positivi, possiamo dire che sul breve e medio raggio ci sono altri operatori che, approfittando di un mercato più libero – perché il mercato domestico e quello europeo sono mercati liberalizzati – hanno deciso di investire su Malpensa e stanno attivando collegamenti di breve e medio raggio verso destinazioni italiane ed europee.

Lufthansa Italia è l'esempio più clamoroso, ma non è l'unico. EasyJet ha qua-

druplicato la sua presenza su Malpensa e ha fatto base con 16 aeromobili, il che rende Malpensa la seconda base mondiale di EasyJet. Questo conferma che se il mercato può rispondere, dove c'è la domanda arriva anche l'offerta. Tuttavia il problema non riguarda solo il breve e medio raggio, come vedremo fra qualche istante. Vorrei parlare di altri due segnali positivi.

Per quanto riguarda il cargo, la sospensione dell'attività di Alitalia cargo ha aperto la porta ad altri operatori come Cargolux, la quale ha fondato una compagnia, la Cargolux Italia, che sta un po' alle merci come Lufthansa Italia sta ai passeggeri per operare i servizi intercontinentali o il cargo da Milano Malpensa.

Alis si sta candidando a rilevare le attività di Alitalia, Cathay Pacific ha raddoppiato i voli su Hong Kong e anche Lufthansa cargo ha avviato una serie di nuovi collegamenti cargo da Malpensa. Quindi, mi auguro che questi interventi consentano rapidamente di riportare un'offerta adeguata ad una domanda che – e questo è davvero strabiliante – è cresciuta del 24 per cento all'anno negli ultimi cinque anni, cioè è aumentata della metà ogni due anni. Questo ha fatto sì che Malpensa sia stata, anche nel 2008, anche nel suo *annus horribilis*, il punto da cui parte oltre la metà di tutto il traffico cargo italiano che vola con gli aerei (il 50,8 per cento, dal 53,50 per cento che era l'anno scorso).

Oggi Malpensa copre da sola più cargo di quanto non facciano tutti gli altri aeroporti italiani messi insieme, compreso Fiumicino che effettua un terzo del cargo che parte da Malpensa. Per la manutenzione, Alitalia ha abbandonato anche l'hangar che gli era stato affittato da SEA. Lufthansa Technique ha fatto una proposta molto interessante per costruire lì il proprio centro di manutenzione del sud Europa, a disposizione anche di altri vettori. Avrete letto tutti l'intervista del presidente di SEA, Bonomi, sul Corriere della sera di oggi che annunciava la conclusione di questo accordo.

Qual è la criticità? La criticità è che Milano ha un fabbisogno inespresso di collegamenti intercontinentali diretti, quel famoso 22 per cento che deve risalire nell'interesse di tutto il Paese. Questo è il punto sul quale dobbiamo dare delle risposte. Questo è il punto sul quale io mi sarei aspettato un impegno della nuova Alitalia che, ragionando come una compagnia di mercato, credevo guardasse di più a questi dati. Invece, Alitalia, anche con i nuovi azionisti, ha continuato a ragionare in linea con le valutazioni del precedente *management*, anche perché esso non è cambiato dal momento che chi è arrivato non ha portato una competenza specifica nel settore aeroportuale e quindi, probabilmente, si è fidato molto — io mi permetto di aggiungere forse troppo — di chi ha trovato all'interno dell'azienda.

Secondo il ragionamento del *management* tradizionale di Alitalia, Malpensa rappresenta un costo: per far volare i nostri aerei su Malpensa noi spendiamo circa 150, forse 200 milioni di euro l'anno. Questo è vero e lo diciamo anche noi, ma a fronte di questo costo c'erano dei ricavi che oggi Alitalia non ha più. Il volo per Boston un anno fa partiva da Malpensa con un *load factor* dell'85 per cento: ossia su 100 posti ne erano occupati 85, e voi sapete che i voli diventano profittevoli quando il *load factor* è sopra il 65 per cento. Il volo di Air One per Boston da Malpensa, fatto per poche settimane l'estate scorsa, partiva con un *load factor* del 53 per cento: basso, insufficiente, ma comunque significativo considerando il fatto che si trattava di voli effettuati senza pubblicità e senza anticipo (i voli di lungo raggio partono con una vendita sui circuiti effettuata da un anno prima). Il volo CAI da Fiumicino parte con un *load factor* del 15 per cento: è evidente che così non può reggere.

Dunque, a fronte di un risparmio di 200 milioni i dati dicono — anche se sono tutti tenuti molto riservati — che Alitalia ha perso ricavi per almeno quattro volte tanto. Quindi, è accaduto quello che noi avevamo paventato, inascoltati. È stato risparmiato un costo, ma se si risparmiano

200 milioni e se ne perdono 800 di ricavi il risultato è un danno che vale 600 milioni. Questo è quello che io temo stia accadendo anche alla nuova CAI e mi auguro che una riflessione più attenta sui ricavi — come quella che lo stesso amministratore delegato Sabelli si è impegnato a fare — porti a fare considerazioni diverse sulla necessità di riposizionare il collegamento intercontinentale su Milano.

Noi abbiamo aperto un tavolo di confronto, che è partito dalla proposta di Alitalia di riportare 14 destinazioni intercontinentali a Malpensa, solo a condizione che si limiti il traffico di Linate alla sola navetta Milano — Roma, realizzata soltanto da CAI, cosa, questa, che mi sembra essere contro le norme europee. Stiamo discutendo e mi auguro che si arrivi a proposte di maggiore interesse.

Concludo con le richieste della regione Lombardia, che sono i punti contenuti nell'ultima mozione votata in Consiglio regionale con un'ampia maggioranza. Si tratta di richieste che porto all'attenzione di questa sede con molta umiltà ma anche con molta determinazione perché su questi temi c'è davvero un *idem sentire* in Lombardia.

La prima richiesta consiste nel ribadire l'importanza dell'aeroporto di Malpensa che è un *asset* infrastrutturale strategico per tutta l'Italia e non solo per la Lombardia, quindi riconfermando anche i finanziamenti previsti per le opere di accessibilità che devono ancora essere ancora completate.

In secondo luogo rivedere gli accordi bilaterali, aprire il mercato e liberalizzare. Le ragioni le ho spiegate prima: se non si rivedono gli accordi il mercato non può rispondere e non ci può essere un'offerta nonostante ci sia una domanda.

Dunque, come terza richiesta, liberalizzare gli *slot*, ossia non lasciare *slot* inutilizzati. Gli *slot* che Alitalia legittimamente ritiene di non utilizzare debbono essere lasciati a disposizione di chi vuole invece utilizzarli, e questo vale dappertutto, anche sulla rotta Linate — Fiumicino. Se Alitalia non usa tutti gli *slot* che prima venivano usati da Alitalia e da Air