

One sulla rotta Linate – Fiumicino, consenta che vengano utilizzati da altri. Bisogna, quindi, vigilare sulle situazioni di monopolio: ci sono situazioni di monopolio che sono consentite dalle norme mentre ce ne sono altre, come sulla Linate – Fiumicino, che mi sembrano legate ad altre ragioni. Ciò deve essere fatto nell'interesse dei cittadini, per poter fornire servizi a prezzi concorrenziali.

Infine, occorre sostenere i livelli occupazionali attraverso opportuni provvedimenti che garantiscano adeguati ammortizzatori sociali perché un lavoratore che perde il posto a Malpensa vale esattamente quanto un lavoratore che perde il posto in qualunque altra parte d'Italia. Quindi, non si capisce perché a Fiumicino o a Palermo dovrebbe avere delle coperture, mentre a Malpensa no.

PRESIDENTE. Grazie. Do ora la parola ai colleghi che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

EMANUELE FIANO. Signor presidente, ringrazio l'assessore Cattaneo per la sua relazione così ricca di elementi. Se lei mi consente, forse c'è qualcosa di strano se io sono quasi totalmente d'accordo con le argomentazioni che lei ha esposto. Nonostante la mia stima per la sua professionalità, c'è una piccola differenza tra noi, una differenza politica: lei appartiene ad una giunta regionale lombarda che governa la mia regione da qualche anno. Negli anni della giunta Formigoni nella regione Lombardia la maggioranza a voi omogenea, che governa oggi il Paese, ha governato questo Paese per otto anni su quindici. Alcuni dei problemi che lei ha snocciolato sono oggetto per esempio di alcuni ordini del giorno, mozioni e interrogazioni a mia firma e a firma di altri esponenti del Partito democratico in Parlamento. Solo che noi diciamo queste cose a fronte di una situazione ulteriormente cambiata, come lei ha più volte ricordato nella sua relazione, per la novità che si è introdotta a seguito delle scelte di politica industriale che la nuova proprietà CAI ha introdotto nel piano industriale di Alitalia.

Quindi, io comprendo bene alcune delle critiche e delle richieste che, per il suo tramite, la Giunta della regione Lombardia porta in questa sede. Vorrei dirle che per alcuni versi esse incontrano un referente sbagliato, perché c'è una maggioranza che in questo Paese ha sostenuto il cambio di guida, di *asset* societario e di *governance* della compagnia aerea Alitalia. C'è una maggioranza che ha sostenuto ed approvato il piano industriale che la nuova proprietà di Alitalia ha portato avanti e che produce quel dato così esplicito, che lei ha citato, relativo all'indice di accessibilità aerea nel rapporto tra Fiumicino e Malpensa, la cui somma, se non ho fatto male i calcoli, è sempre uguale, ma ovviamente si è sbilanciata a favore di Fiumicino.

Vorrei dirle, per esempio, che questo Parlamento ha approvato una mozione, che porta la mia firma e quella del suo concittadino onorevole Marantelli, che chiedeva al Governo la revisione degli accordi bilaterali e la liberalizzazione degli *slot* lasciati inutilizzati da Alitalia su Malpensa. Questa mozione è stata approvata dal Parlamento nonostante il parere contrario del Governo con i voti favorevoli della Lega nord insieme a quelli dei presentatori, cioè del Partito democratico.

Siamo in presenza, assessore Cattaneo, di una situazione che va specificata perché c'è una compagnia aerea – che non possiamo più chiamare di bandiera, ma chiamiamola come vogliamo – che ha fatto determinate scelte industriali rispetto alle quali non risulta esserci stata un'opposizione da parte della maggioranza che governa il Paese e che hanno prodotto quei danni al sistema economico e di impresa della regione Lombardia che lei ha ben rappresentato. Dunque, questo è un versante: le conseguenze delle scelte industriali di Alitalia.

Il secondo versante è rappresentato dal fatto che a parole, e ovviamente in particolare dietro l'insistenza di una delle forze di maggioranza, la Lega nord – ma noi lo abbiamo fatto più volte sul versante dell'opposizione – sembrerebbe che il Go-

verno abbia ceduto alla richiesta di favorire la liberalizzazione degli *slot* e di ridiscutere gli accordi bilaterali.

Questo per il momento è avvenuto solo a parole perché per adesso — visto che fa fede la sua relazione — nei numeri che a suo dire fotografano esattamente la realtà, non c'è traccia di un processo di liberalizzazione di quegli *slot* che sono stati lasciati inutilizzati da Alitalia presso Malpensa. Io sottoscrivo la sua richiesta che fu a suo tempo anche nostra e di altri colleghi qui presenti, ma bisognerebbe rivolgerla a qualcuno. D'altra parte, pochi giorni fa in questa Commissione riunita in seduta congiunta presso il Senato della Repubblica, il dottor Colaninno ha rappresentato il suo modo di vedere la funzione di Malpensa dicendo — l'avrete letto sul *Corriere delle Sera* o su *La Repubblica*, ed era presente anche il presidente Valducci — che lui abita a Mantova e ritiene più comodo da Mantova recarsi per esempio a Monaco piuttosto che partire da Malpensa per una nuova localizzazione.

Quindi, esiste un problema significativo relativo alla capacità o meno di questa maggioranza politica o del Parlamento nel suo insieme di incidere sulle politiche industriali della proprietà di questa compagnia aerea, che ha idee differenti da quelle che lei ha espresso qui e che valuta in modo differente gli effetti sul sistema Lombardia e sul sistema Paese degli elementi che lei ha esposto poco fa. Lei ha più volte citato la difformità dalle normative vigenti della costituzione *de facto* di un monopolio sulla tratta Roma — Milano o Milano — Roma detenuto dalla Alitalia CAI.

Ebbene, credo che il Governo o il Parlamento abbiano gli strumenti per verificare se la situazione di monopolio esistente stia dentro le normative vigenti oppure no.

Infine, faccio un ultimo rilievo dal momento che lei ha citato più volte l'Expo. Mentre lei parlava, come battuta, ho affermato: « Sempre che le opere siano realizzate ». Non so quale sia il suo giudizio sull'ultimo resoconto della riunione del

CIPE di pochi giorni fa. Io ho motivo di ritenere che alcuni gravi elementi debbano essere sottolineati.

Il comparto delle linee metropolitane della città di Milano è un argomento che in parte riguarda la questione del sistema aeroportuale perché, le ricordo, che per la nuova metropolitana M4 Policlinico — Linate — leggo una tabella che proprio la regione Lombardia ha prodotto il 23 febbraio — risultavano mancare 540 milioni da parte dello Stato, 180 milioni da parte dei privati e 180 milioni da parte degli enti locali. Il miliardo e mezzo che il CIPE sembrerebbe aver stanziato — e che secondo me non ha stanziato, ma spostato — sulle linee metropolitane riguarda molte localizzazioni tra le quali Milano. Ragion per cui non v'è certezza di sapere esattamente come verranno distribuiti quei denari.

Peraltro, le ricordo — ma lei lo sa molto meglio di me, anzi me lo insegna — che mancano ancora all'appello 2,3/2,5 miliardi di euro per le opere connesse alla realizzazione dell'Expo. Pertanto, quando lei cita l'importante realizzazione dell'Expo quale fattore di aumento delle esigenze del sistema aeroportuale lombardo, del nord del Paese, e dell'accesso a quell'area del Paese, vale la pena ricordare che a tutt'oggi persino alcune delle opere che lei ha citato nelle tabelle allegate non sono finanziate e dunque non vi è certezza che possano essere realizzate.

AURELIO SALVATORE MISITI. Signor presidente, vorrei fare una premessa che spieghi quanto dirò in seguito. Io non prendo posizioni a favore o contro. Concordo con molte delle cose che ha rappresentato l'assessore Cattaneo, ma non sono d'accordo sul tono. Vorrei ricordare che tutte le opere di Malpensa, dal 1994 al 2003, che poi sono quelle fondamentali, ho avuto l'onore di approvarle proprio io, di verificarle, di renderle appaltabili e quindi realizzabili.

Quindi, sono stato entusiasta di realizzare questo aeroporto anche se sono evidentemente legato all'aeroporto di Fiumicino, e ad altri aeroporti. Pertanto, non

vedo la necessità di fare gare tra aeroporti: questa è la mia preoccupazione.

Proprio quello che dice l'assessore mi convince, che l'aeroporto di Malpensa di fatto è nato ed è vissuto finora basando tutto su una compagnia. Una volta che essa è andata via, si è entrati in crisi, com'è accaduto del resto per Fiumicino: quando all'epoca Alitalia fu trasferita a Malpensa, andarono a casa undicimila persone. Dunque questo spostamento si è già verificato. Adesso c'è stato un altro spostamento e su questo le do ragione: se Milano piange, Roma non ride di certo. Milano denuncia quattromila disoccupati e Roma ne ha denunciati sei mila poco fa, quindi la crisi dei due aeroporti è dovuta alla crisi di Alitalia.

Dunque, è chiaro che queste due realtà devono guardare oltre. Io, ad esempio, sono pienamente d'accordo sulla liberalizzazione totale anche in campo aeronautico. Finalmente la nuova compagnia non dovrebbe essere guidata dai partiti, ma dagli azionisti e dal loro interesse. Ebbene, essa deve scegliere di aumentare i voli sugli aeroporti non già in virtù di una spinta politica più forte di un'altra, ma sulla base degli interessi della compagnia, che dovrebbero poi riflettersi nel bilancio della compagnia stessa.

Se siamo d'accordo su questo, io credo che dobbiamo vedere la fase attuale della compagnia aerea italiana come una parte sempre più piccola dell'attività degli aeroporti. Infatti, se si arriva a 100 milioni di passeggeri nel sistema aeroportuale lombardo, non penserete certo che sia Alitalia a poterli portare. Sapete benissimo che c'è un ridimensionamento che da 24 milioni ha portato a 14 milioni di passeggeri, e a quei 24 milioni si ritornerà tra dieci o quindici anni. Non ci saranno aerei in più. Gli aerei sono sempre 148.

Chiaramente, sia il sistema aeroportuale lombardo sia quello laziale non possono più dipendere da un solo vettore. Non facciamo questi confronti: lei, assessore, ha fatto un paragone parlando della copertura dei posti per Boston ed ha parlato di Malpensa e di Air One. Tuttavia, si tratta di due situazioni completamente

diverse. Lei prima ha affermato che occorre un anno per arrivare a regime, e questo è vero. Se, però, adesso sostiene che da Fiumicino parte il 15 per cento, questo vuol dire che fra un anno bisognerà tirare le somme.

È evidente che in questo momento si soffre la crisi, quindi i biglietti per Boston vengono acquistati adesso per l'estate prossima.

Concordo con l'esigenza di arrivare rapidamente alla totale infrastrutturazione e ritengo che bisogna assolutamente impegnarsi per raggiungere questo obiettivo, affinché Malpensa possa svolgere il suo ruolo nel migliore dei modi.

Non vedo grandi differenze tra Linate e Ciampino rispetto all'ubicazione; Ciampino è collocato in mezzo alle abitazioni proprio come Linate, dunque sono entrambi *city airport*. Voi pensate ancora di mantenere 14 milioni di passeggeri a Linate, mentre io sposterei molti più voli su Malpensa, per la ragione che Linate effettivamente si trova in mezzo alla città. Gli amministratori di Milano ci pensino.

A Roma, secondo me, sono stati molto frettolosi a parlare di Viterbo. A Viterbo la situazione maturerà quando sarà il momento, ma Ciampino non può essere ridimensionato soltanto perché dopo la nascita dell'aeroporto ci si è messi a costruire nei dintorni: questa è la verità. Quindi, non fate allo stesso modo a Milano. So che a Malpensa ci sono problemi analoghi, dunque dobbiamo stare attenti perché fra 15-20 anni non vedo né l'aeroporto di Malpensa né quello di Fiumicino, anzi ipotizzo che ci saranno due grandi aeroporti nelle due città di Milano e Torino, collegate con l'alta velocità, distanti 20 minuti dal centro di queste due metropoli e lo stesso accadrà per Roma e Napoli. Dunque, tali questioni saranno ormai superate. Chi programma, ad esempio i dirigenti regionali, deve saper guardare la situazione tra 8-10-15 anni di gestione della Lombardia come anche del Lazio. Non dovete guardare solo ai prossimi 4-5 anni, ma dovete guardare la situazione a 10-15 anni e vedrete come il problema Malpensa diventerà un pro-

blema normale e non drammatico come sembrava dal tono che l'assessore ha utilizzato, presentando la questione come se si trattasse di una gara.

JONNY CROSIO. Signor presidente, innanzitutto ringrazio l'assessore Cattaneo e mi complimento per la relazione puntuale e precisa. Su questo non avevamo dubbi.

AURELIO SALVATORE MISITI. Su questo siamo tutti d'accordo.

JONNY CROSIO. Appunto. Collega Misiti, se la regione Lombardia è governata, forse da troppo tempo da questo centro-destra, qualche motivo ci sarà.

AURELIO SALVATORE MISITI. Non mi sono pronunciato su questo...

JONNY CROSIO. Mi riferivo al collega Fiano che giustamente, per amor del cielo...

EMANUELE FIANO. Ho detto che qualche responsabilità ci sarà anche da parte di chi governa.

JONNY CROSIO. Per carità, il giudizio della cabina elettorale è sacrosanto dal nostro punto di vista.

Ritornando alla questione, credo molto francamente che nel nostro Paese forse il dibattito politico debba ritornare ad essere molto più concreto e serio per quanto riguarda il sistema infrastrutturale del trasporto aereo.

La situazione è preoccupante, ma i dati sono molto chiari: con Malpensa abbiamo perso il 31 per cento dei voli, dei quali solo l'11 per cento sono stati incamerati da chi doveva o da chi sembrava avrebbe dovuto incamerarli, e questo è un dato inconfutabile.

Il dibattito politico deve partire dal presupposto dell'importanza di Malpensa dal momento che il traffico aereo che viene generato è strategico per tutto il sistema Paese.

Io sono rimasto molto perplesso dalla relazione dell'assessore regionale del La-

zio, che ha portato come preoccupazione e programmazione, per quanto riguarda le sue competenze, il fatto che Roma non possa perdere questo privilegio di essere un aeroporto di riferimento — così, per diritto divino probabilmente — sostenendo legittimamente che comunque dietro ci sono delle famiglie e dei lavoratori. Ma credo che famiglie e lavoratori ci siano anche a Malpensa.

Ritengo che forse sia opportuno chiedere anche alla regione Lazio di produrre delle carte altrettanto significative, puntuali e precise che possano interfacciarsi con l'analisi che oggi è stata presentata dalla regione Lombardia, per studiare veramente un sistema Paese e per concordare delle azioni comuni. Infatti, la frammentazione di pensiero politico produrrà solo il delirio che finora abbiamo potuto vedere sulla questione del traffico aereo.

Ha ragione Raffaele Cattaneo: domenica mattina è partito un Air One per Boston — lo dico perché c'era una persona che conosco a bordo — ed era vuoto. Non si può dire che fra un anno sarà operativo sulla base di biglietti comprati oggi. Noi crediamo che debba essere il mercato a regolare le rotte e a creare quel circolo virtuoso che possa incrementare seriamente e in maniera forte il nostro sistema di trasporto aereo.

Come tutti, sono anche molto entusiasta del fatto che comunque la regione Lombardia sta operando in maniera molto seria, pur tra tante difficoltà, per creare un sistema di infrastrutture che all'interno di tutto il sistema possa esaltare il ruolo dell'aeroporto di Malpensa.

AURELIO SALVATORE MISITI. Anche lo Stato.

JONNY CROSIO. Per carità divina, noi confidiamo nel fatto che con un passo in più sul federalismo fiscale la regione Lombardia possa trovare quell'autonomia necessaria per correre ancora di più ed essere ancora più autonoma da questo punto di vista e i risultati sicuramente verranno.

Concludo sottolineando un elemento. A me dispiace molto che il dibattito politico

finisca sempre per accentuare la « concorrenza » tra Malpensa e Roma; di fatto questa esiste, ma credo che una politica intelligente debba trovare le condizioni per raggiungere un equilibrio.

Questi dati sono tecnici e sono inconfutabili.

EMANUELE FIANO. L'han fatto l'equilibrio, ma verso Roma.

PRESIDENTE. Do la parola all'assessore Cattaneo per una breve replica.

RAFFAELE CATTANEO, *Assessore alle infrastrutture e mobilità della regione Lombardia*. Signor presidente, io non ho molte osservazioni da fare perché le considerazioni che avete avanzato non richiedono grandi chiarimenti o risposte. Mi limito a fare qualche osservazione di ordine politico visto che la mia illustrazione era prevalentemente di natura tecnica, con dei dati oggettivi.

Innanzitutto voglio cominciare con una battuta. Non me ne vorrà l'onorevole Fiano, ma essendo stato io questa mattina oggetto di una mozione di censura proposta dai suoi colleghi in Consiglio regionale, constato che non sempre c'è tutto questo clima di condivisione. La mozione comunque è stata respinta.

EMANUELE FIANO. Ma non era su Malpensa ?

RAFFAELE CATTANEO, *Assessore alle infrastrutture e mobilità della regione Lombardia*. No. Era sul trasporto pendolare. È difficile pensare che le colpe del trasporto pendolare gravino tutte sull'assessore, così come mi pare difficile pensare che le colpe su Malpensa siano tutte in capo al Governo.

Tornando alle questioni più serie, credo che non sia un caso che in Lombardia su questo tema si sia creata una forte volontà convergente, dal momento che il problema è sentito realmente per quello che è. Mi dispiace se il mio tono, onorevole Misiti, è stato frainteso. Certamente si tratta di un mio difetto, perché spesso mi si dice che

vengono condivisi i contenuti delle mie affermazioni ma non il tono. Quindi, evidentemente ci metto un po' di antipatia personale e un po' di eccesso di veemenza che dovrei imparare a tenere a bada. Tuttavia, al di là del tono, io credo realmente che in Lombardia questo sia un tema sentito sulla pelle delle persone. La Lombardia non è una regione abituata a sedersi sull'uscio dicendo: « qualcuno deve pensare a risolvere i nostri problemi, ci penserà lo Stato ». È una regione abituata a rimboccarsi le maniche e a cercare una strada.

Su questo tema la percezione comune è quella che non è possibile trovare una strada da soli, senza una collaborazione che consenta di mettere in atto quei meccanismi virtuosi che poi permettano al mercato e alle imprese di costruire una risposta.

Dunque, qui c'è una responsabilità oggettiva della politica: si tratta di un dato reale. Senza alcune decisioni che sono squisitamente di ordine politico, normativo, regolamentare, amministrativo, ma comunque in ultima istanza di ordine politico, la situazione non troverà una soluzione.

La seconda osservazione che vorrei fare riguarda le considerazioni su Alitalia espresse nei vari interventi. Io rispetto l'autonomia di un'impresa e sono personalmente contento che la vicenda di Alitalia abbia trovato uno sbocco positivo. Onorevole Misiti, ricordo quando, già assessore, andai nell'ufficio dell'onorevole Tononi, allora sottosegretario del Ministro Padoa-Schioppa, che gestiva la privatizzazione di Alitalia. Tutto ciò succedeva più di due anni fa. Gli chiesi se era davvero convinto che con quella procedura sarebbero riusciti a vendere Alitalia. Pur sentendo quanto fosse importante trovare un *partner* per Alitalia, avevamo tuttavia l'impressione che si fosse scelta una procedura talmente complessa, difficile e arzigogolata che non si sarebbe trovato un compratore. Il sottosegretario, con un tono un po' distaccato, mi disse di farmi gli affari miei e di lasciar fare a loro, che sapevano quel che facevano, e il compratore sarebbe

arrivato. Allora risposi che se non avessero trovato una soluzione mi avrebbero fatto un piacere perché, essendo di una formazione politica all'opposizione rispetto al Governo nazionale, evidentemente avrei potuto dire che il Governo si era comportato male e ne avrei avuto un vantaggio politico. Tuttavia, sottolineai che, nell'interesse del Paese, quella soluzione non era adeguata.

Aver perso in una certa fase almeno 18 mesi per una procedura che si è rivelata alla fine improduttiva e rispetto alla quale neppure Air France, vale la pena di ricordarlo, presentò un'offerta per acquistare Alitalia, credo sia stato l'elemento decisivo che poi ha portato la situazione al punto in cui l'ha raccolta l'attuale Governo. Oggettivamente, era un punto di non ritorno. L'alternativa sarebbe stata il fallimento di Alitalia. Anche nell'interesse del sistema aeroportuale lombardo, io sono convinto che quella non sarebbe stata un'alternativa positiva, così come sono convinto che non sarebbe stata un'alternativa positiva l'incorporazione di Alitalia all'interno di Air France, che era la soluzione prefigurata al termine di quel percorso.

Tuttavia, in un momento in cui tutti si sentono in dovere di dire qualcosa sulla politica, credo che sia consentito anche a chi fa politica di dire qualcosa sull'impresa. Ritengo che questa sia una regola di democrazia che sono certo qui tutti vogliamo difendere.

Mi permetto di sollevare qualche considerazione sul modo con cui gli attuali azionisti di Alitalia stanno facendo impresa. Non ho pretese e non voglio sostituirmi a loro che hanno un compito delicato, per il quale per molti versi dobbiamo essere grati, però se fanno delle scelte che mi sembra vadano in una direzione difficile da spiegare credo che lo si possa dire. Mi limito a dire che alcune

scelte mi suonano poco comprensibili ma — e concludo — la considerazione più importante è che coloro che hanno compiti di regolazione, come tutti voi e in misura molto minore noi in regione, devono costruire regole che siano buone per tutti e non solo per qualcuno. Se riusciremo a costruire delle regole buone per ciascuno alla fine potremo potremmo giovarcene tutti.

Non vedo — onorevole Misiti, anche in questo caso, mi permetto di rispondere ad una sua considerazione — certamente non nelle mie parole, ma neanche nelle intenzioni della Lombardia, la volontà di scatenare una competizione (che sarebbe anche un po' provinciale) tra Milano e Roma, tra Malpensa e Fiumicino. Non credo che qui l'interesse sia dell'uno contro l'altro. Ritengo, invece, che ci sia la necessità di fare l'interesse comune del Paese, che giovi sia a Malpensa sia a Fiumicino.

Se noi indeboliamo la parte più produttiva del Paese — e certamente ridurne l'apertura al mondo è un modo per indebolirla — il danno non sarà solo per la Lombardia, ma per tutti.

PRESIDENTE. Ringrazio l'assessore Cattaneo per il suo intervento e per il documento depositato, di cui autorizzo la pubblicazione in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna (*vedi allegato*).

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 17,25.

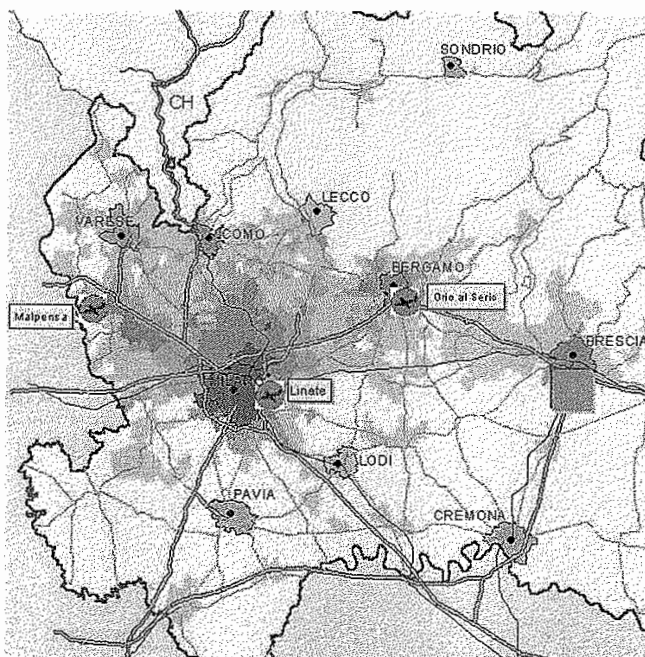
IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

*Licenziato per la stampa
il 15 aprile 2009.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

AUDIZIONE
Indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano
IX Commissione, CAMERA dei Deputati
Roma - 10 marzo 2009 h. 16.00



Assessore alle Infrastrutture e Mobilità
Raffaele Cattaneo

DATI SUL TRASPORTO AEREO

- A livello europeo la media del tasso annuo di crescita nel periodo 2003-2007 è stata di oltre il 6%

	MXP	LIN	BGY	VBS	Totale Sistema Aeroportuale
1997	3.847.322	14.291.578	478.848	0	18.617.748
1998	5.533.129	13.631.878	581.060	0	19.746.067
1999	16.877.563	6.664.405	1.116.762	271.011	24.929.741
2000	20.540.249	6.025.819	1.225.554	161.557	27.953.179
2001	18.521.003	7.073.128	1.046.454	267.735	26.908.320
2002	17.348.817	7.814.260	1.242.029	299.919	26.705.025
2003	17.514.750	8.755.971	2.822.850	265.434	29.359.005
2004	18.421.598	8.944.991	3.312.591	339.034	31.018.214
2005	19.499.158	9.085.999	4.326.667	403.411	33.315.235
2006	21.621.236	9.693.156	5.226.180	226.145	36.766.717
2007	23.717.177	9.924.558	5.720.479	184.530	39.546.744
CRESCITA ANNUA					

7,82%

Nel sistema aeroportuale lombardo nel decennio 1997-2007, si è registrato un tasso medio annuo di crescita - al netto dei transiti - pari al 7,82.

LA SITUAZIONE ATTUALE

- Il traffico medio giornaliero in Europa è cresciuto nel 2008 SOLO dello 0,1% (appena 200 voli in più al giorno).
- I principali mercati europei, in particolare Italia, Regno Unito e Spagna, sono stati colpiti da un calo rispettivamente del 2,7%, dell'1,7% e del 2,1%; in crescita i mercati dell'Est, soprattutto Turchia (+8,3%) e Polonia (9,8%).
- Anche i servizi aerei offerti dalle compagnie Low cost hanno assistito, per la prima volta in 15 anni, ad una riduzione del numero di voli giornalieri passati dai 4.900 di novembre 2007 ai 4.600 di novembre 2008.
- Dopo 6 anni segnati da una crescita annua del 3%, le attese di traffico per il 2009 prevedono un calo del 3% del numero totale di voli in Europa.

LE PROSPETTIVE DI RIPRESA DEL TRASPORTO AEREO

- si prevede una crescita media annua del 4,25% per il traffico italiano al 2014 (indipendentemente dalla destinazione)

- al 2025 si prevede per il traffico in Europa, un tasso di crescita medio annuo tra il 3,4% e il 3,8%, per il traffico intercontinentale da/per l'Europa, un tasso medio annuo del 5%

Nel 2025 i Pax del Nord Italia saranno circa il doppio di quelli di oggi.

Anno	Pax Nord Italia	Continentali	Intercontinentali
2009	52.427.298	46.259.101	6.168.197
2010	54.536.404	48.059.796	6.476.607
2011	56.731.369	49.930.931	6.800.438
2012	58.931.646	51.753.410	7.178.236
2013	61.219.739	53.642.410	7.577.329
2014	63.599.300	55.600.358	7.998.942
2015	66.074.142	57.629.771	8.444.371
2016	68.648.245	59.733.257	8.914.988
2017	71.325.769	61.913.521	9.412.248
2018	74.111.054	64.173.365	9.937.689
2019	77.008.638	66.515.692	10.492.945
2020	80.023.260	68.943.515	11.079.745
2021	83.159.873	71.459.953	11.699.920
2022	86.423.654	74.068.242	12.355.412
2023	89.820.013	76.771.733	13.048.280
2024	93.354.607	79.573.901	13.780.706
2025	97.033.351	82.478.348	14.555.003
AAGR su 2007	3,9%	3,6%	5,5%

TRASPORTO AEREO E SVILUPPO ECONOMICO

Il trasporto aereo ha impatti:

- Sull'OCCUPAZIONE (studi di organismi europei -ACI Europe- mostrano che aeroporti al di sopra dei 9 milioni di pax/annui in ambiti territoriali con indicatori socio-economici come quello lombardo producono un indotto di circa 1.000 occupati ogni milione di passeggeri)
- Sul TURISMO
- Sull'EXPORT
- Sull'attrazione di INVESTIMENTI ESTERI (soprattutto quando si tratta di aeroporti hub perchè spesso le multinazionali collocano i propri "quartieri generali" presso tali scali)

Il solo aeroporto di Malpensa genera sull'area di riferimento risorse economiche stimabili in circa **10 miliardi di euro**, occupazione di circa **15.000 addetti** presso lo scalo, oltre ai 30.000 dell'area che gravita intorno all'aeroporto

Oltre il 50% degli arrivi internazionali avviene in aereo

GLI INDICATORI ECONOMICI DELLA REGIONE LOMBARDIA

	Lombardia	Italia	% su Italia
PIL 2007 (mil €)	268.461,8	1.284.867,7	20,89
N° imprese attive 2007	809.144	5.174.921	15,64
Esportazioni 2007 (mil €)	101.295.718,50	358.633.067,7	28,24
Importazioni 2007 (mil €)	133.145.370,9	368.080.375,8	36,17
Spesa delle imprese per ricerca e sviluppo(2005)	2.399.428	7.855.835	30,54
Personale delle imprese addetto a ricerca e sviluppo (2005)	19.731	70.725	27,90

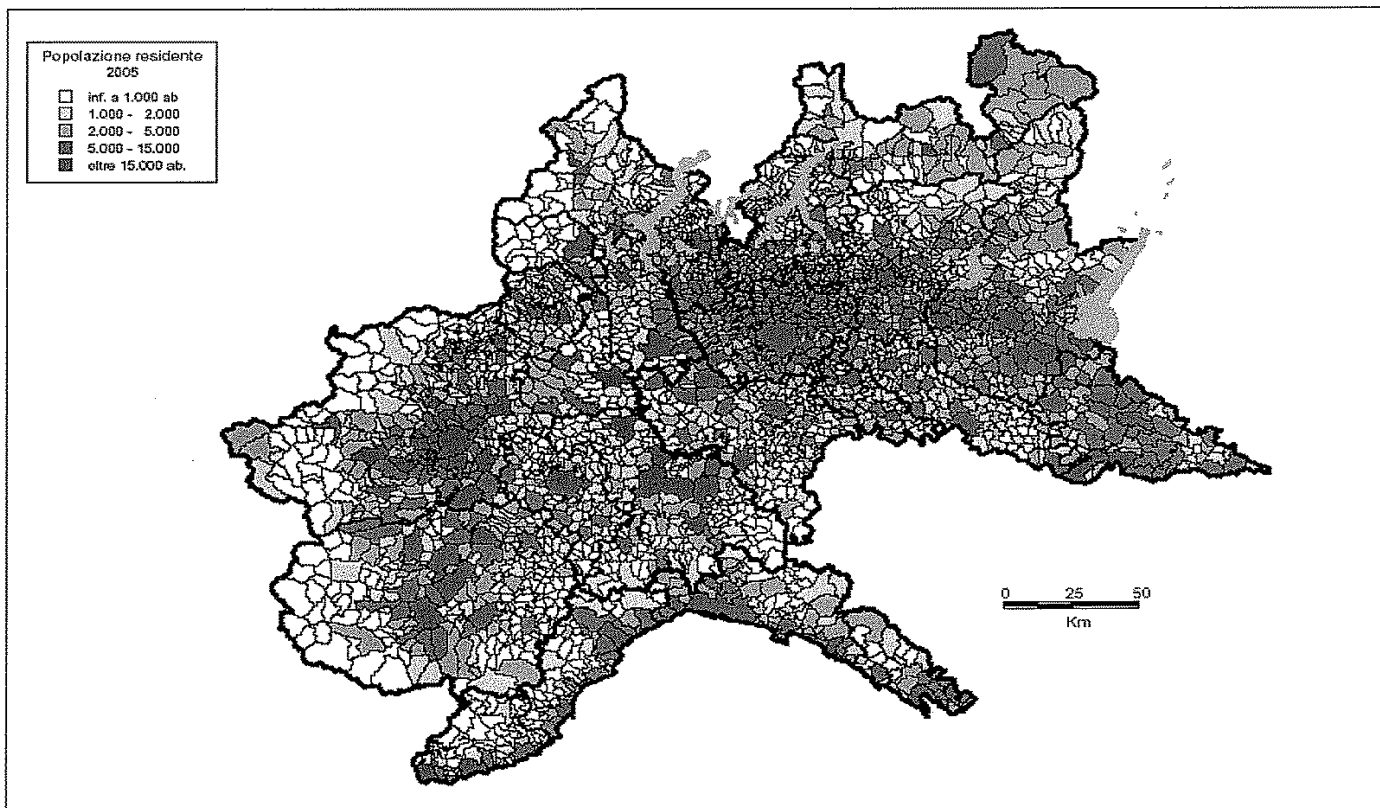
PIL del 21% rispetto al dato nazionale

Interscambio con l'estero pari al 32% rispetto al dato nazionale

Quasi il 30% del personale complessivo nazionale addetto alla ricerca e sviluppo

Fonte: elaborazione da dati ISTAT

LA POPOLAZIONE RESIDENTE



PIEMONTE	4.330.172
LOMBARDIA	8.861.813
LIGURIA	<u>1.592.309</u>
TOTALE N-O	14.784.294

Fonte: elaborazioni CeRST su dati DEMOISTAT

GLI AEROPORTI LOMBARDI

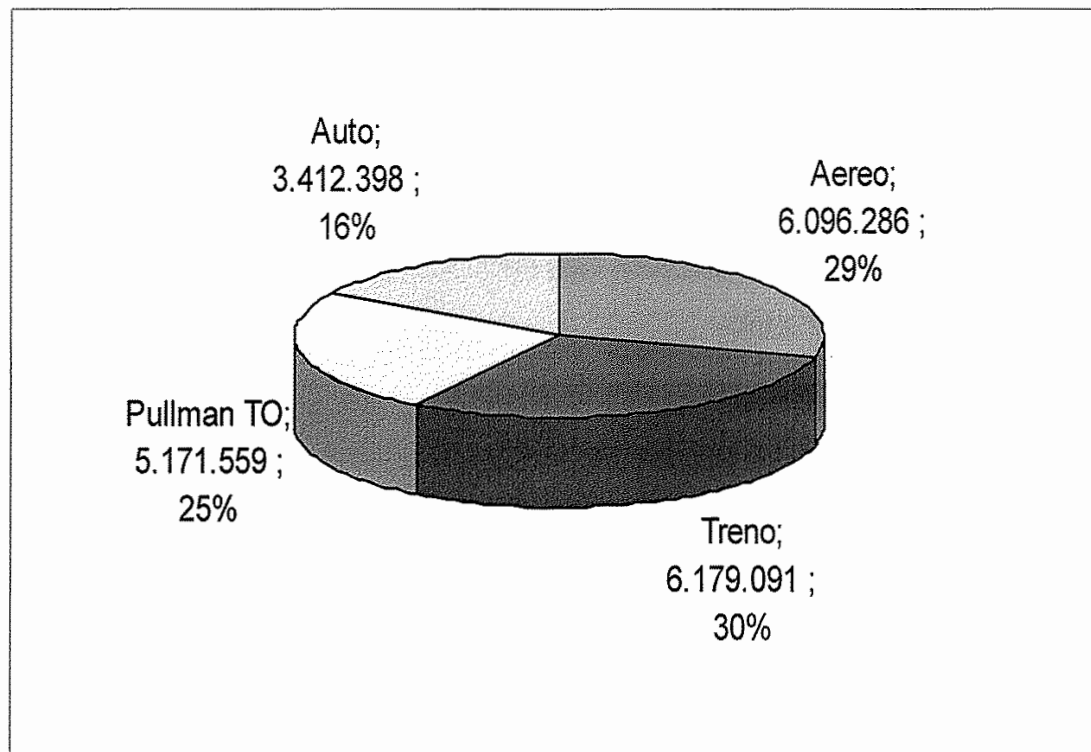
La Lombardia è un consistente bacino di produzione e consumo

- 36% import e 28,5% dell'export italiano si concentra in Lombardia
- 36% delle imprese italiane con partecipazione in imprese estere pari a circa 900 imprese con 206.000 addetti
- 35% delle imprese italiane a partecipazione estera pari a oltre 800 imprese con 250.000 addetti
- 9,4 milioni arrivi turistici in Lombardia di cui altre 4 milioni provenienti dall'estero (2004)
- 51% degli investimenti esteri in Italia si concentrano in Lombardia (2001)
- 40% degli investimenti italiani all'estero sono partiti dalla Lombardia (2001)

**NECESSITA' DI UN
EFFICIENTE
SISTEMA AEROPORTUALE**

INOLTRE: GLI IMPATTI DELL'EXPO MILANO 2015-ITALY

Sono attesi 21 milioni di visitatori



Il 29% dei visitatori, pari a circa 6,0 milioni, arriverà in Lombardia con voli di linea, voli low cost o voli charter

IL RUOLO DEGLI AEROPORTI LOMBARDI

- **Malpensa** → grande aeroporto di riferimento per il Paese con un numero adeguato di collegamenti intercontinentali ed internazionali diretti.
- **Linate** → scalo preferenzialmente dedicato all'utenza business e dei *city users time sensitive*.
- **Orio al Serio** → dedicato prevalentemente al traffico *low cost* ovvero all'utenza *price sensitive*.
- **Brescia Montichiari** → prevalentemente interessante per il trasporto merci rappresenta una risorsa per sviluppi futuri nel trasporto passeggeri.