

Intervento

Giuseppe Castelli

Vice Presidente

Assolombarda

Seminario

**LE PROSPETTIVE DI
SVILUPPO DEL TRASPORTO
AEREO PASSEGGERI E MERCI
NEL NORD ITALIA**

Sala Falck

Assolombarda

10 febbraio 2009

Tutte le relazioni e le documentazioni della Mobility Conference saranno rese disponibili sul sito **www.mobilityconference.it**

MCE 2009

**Le prospettive di sviluppo del trasporto aereo passeggeri e
merci nel Nord Italia**

10 febbraio 2009

Giuseppe Castelli, Vice Presidente di Assolombarda

Saluto di apertura

Ritengo che il seminario di questo pomeriggio sia un'ulteriore dimostrazione dell'attenzione prestata dal mondo economico e produttivo al tema dello sviluppo aeroportuale del Nord Italia e della nostra regione in particolare.

Toglierci la possibilità di avere collegamenti diretti con il resto del mondo significa compromettere lo sviluppo di un'area trainante per tutto il Paese, come è stato ribadito anche questa mattina dalla Presidente Bracco. Per le imprese, infatti, disporre di collegamenti aerei efficienti rappresenta una necessità imprescindibile per rafforzare le relazioni con tutte le principali destinazioni che permettono di raggiungere i mercati di interesse. Tanto più che stiamo parlando di un'area con una vocazione all'export tra le più elevate al mondo e, in Europa, seconda solo alla Germania. Pertanto, l'assenza di un hub nel Nord Italia è innanzitutto un problema del Paese e non solo della Lombardia o di Milano.

In questi mesi abbiamo ascoltato e letto sui giornali tutto e il contrario di tutto sul futuro di Alitalia, sulla presunta contrapposizione tra Milano Malpensa e Fiumicino, sulle sorti di Linate, un concerto di voci che spesso ha eluso i veri nodi che impediscono lo sviluppo di un efficiente sistema aeroportuale nel nostro Paese.

In primo luogo, l'offerta del trasporto aereo in Italia è caratterizzata dalla presenza di un numero considerevole di aeroporti in concorrenza fra loro e dalla presenza di numerose compagnie aeree che non hanno vincoli di presidio territoriale. Inoltre, fatica finora ad emergere una strategia volta a disegnare una gerarchia e una specializzazione degli scali

esistenti. Non è pensabile, va ribadito, perseguire la logica dell' "aeroporto sotto casa" e, quindi, è necessario definire una cornice di programmazione e regolamentare chiara e certa.

Inoltre, le carenze infrastrutturali contribuiscono a limitare la *catchment area* dei singoli aeroporti, e di quello di Milano Malpensa in particolare, e consentono rendite di posizione per lo sviluppo di aeroporti locali che sarebbero difficilmente giustificabili in contesti territoriali dotati di reti di trasporto terrestre più efficienti. In particolare, per quanto riguarda il settore cargo, la congestione, con l'allungamento dei tempi di percorrenza e l'aumento del grado di incertezza degli spostamenti, da un lato disincentiva le imprese a rivolgersi all'intermodalità aerea, dall'altro le spinge ad utilizzare gli aeroporti regionali, più facilmente raggiungibili nell'arco di pochi chilometri e/o minuti.

Lo sviluppo dell'aeroporto di Milano Malpensa quale hub del Nord Italia implica la necessità di renderlo facilmente e velocemente accessibile alla sua *catchment area*, che in termini potenziali rappresenta uno dei principali bacini di domanda del trasporto aereo del mondo. Inoltre, il completamento e il potenziamento delle infrastrutture di accesso ne amplierebbe l'attrattiva nei confronti di altri contesti territoriali, aiutando così l'aeroporto a raggiungere e ad allargare il suo bacino d'utenza potenziale.

Eppure, degli interventi infrastrutturali per l'accessibilità a Malpensa che erano stati delineati nel Piano Territoriale d'Area dell'aeroporto nel luglio 1997, solo alcuni sono stati completati. Ricordo che solo a marzo del 2008 è stato aperto il collegamento viario tra Malpensa e la A4 Torino-Milano a Boffalora. Ancora oggi mancano collegamenti stradali importanti come la Pedemontana Lombarda e il collegamento viario Magenta-Tangenziale ovest di Milano. Così come deve ancora essere completata la gronda nord ferroviaria e realizzati i collegamenti ferroviari diretti tra l'aeroporto con la Fiera di Milano, la stazione Centrale di Milano, le ferrovie verso il Sempione e Varese. E, una volta completate le opere, è indispensabile fornire servizi di trasporto adeguati ed efficienti.

Pertanto, qualsiasi ipotesi di ridimensionamento dell'aeroporto Linate deve essere attentamente valutata e considerata sulla base del concretizzarsi delle condizioni di sviluppo di Milano Malpensa, a partire dal completamento delle infrastrutture di

accessibilità e dall'assunzione di precisi impegni di investimento da parte dell'eventuale compagnia di riferimento.

In secondo luogo, è sempre più necessaria la definizione di una cornice regolamentare di riferimento chiara e certa in grado di soddisfare alcune esigenze vitali:

- semplificare le norme, consentendo anche una ottimizzazione dei ruoli e delle relazioni tra gli attori coinvolti;
- ridurre i tempi degli iter decisionali, che allo stato attuale scoraggiano gli investimenti, soprattutto da parte degli operatori stranieri;
- definire una procedura più chiara per l'assegnazione delle concessioni aeroportuali, per evitare ritardi insostenibili nel rilascio delle concessioni stesse ai gestori aeroportuali;
- procedere con la possibilità di operare rotte intercontinentali su scali e da parte di compagnie oggi escluse, attraverso la rinegoziazione degli accordi bilaterali.

Rispetto al settore del cargo aereo, vorrei fare alcune considerazioni aggiuntive emerse da un recente studio realizzato dal Gruppo Merceologico Trasporti di Assolombarda: in Italia abbiamo 37 aeroporti che nel 2008 hanno movimentato poco più di 900.000 tonnellate di merci. La Germania, con 18 aeroporti, ne ha movimentate 3,5 milioni. Charles de Gaulle a Parigi ha movimentato 2,3 milioni di tonnellate di merci e Francoforte 2,2 milioni. Il nostro primo aeroporto cargo, Malpensa, nel 2008 ha movimentato 416.000 tonnellate di merci, con una riduzione del 14,5% rispetto al 2007.

In Italia, la quota di aviocamionato, ovvero la quota di merci italiane trasportate per via aerea che parte da aeroporti esteri, è prossima al 60% del totale. Eppure si stima che, recuperando le inefficienze proprie del sistema procedurale e organizzativo italiano, si potrebbero sottrarre ai principali cargo hub europei circa 400.000 tonnellate annue di merci che potrebbero essere movimentate a Malpensa. Occorre, quindi, semplificare le procedure e migliorare il coordinamento tra i diversi attori della filiera logistica del cargo aereo che, in Italia, in alcuni casi arriva fino a 20 soggetti coinvolti.

Il prof. Baccelli, nella sua relazione di inquadramento, ci fornirà gli spunti necessari ad affrontare il tema dello sviluppo del sistema aeroportuale italiano, che verranno poi

approfonditi nella successiva tavola rotonda e trattati dagli interventi istituzionali conclusivi. Ma prima della sua relazione passo la parola all'amico Accornero, che porterà il saluto della Camera di Commercio di Milano.