

**MCE 2010**

**Malpensa due anni dopo: il sistema aeroportuale italiano e gli obiettivi per la competitività nel contesto internazionale**

**8 febbraio 2010**

**Luigi Lucchetti, Presidente Piccola Impresa di Assolombarda**

**Saluto di apertura**

Nell'aprire i lavori di questo convegno voglio partire dal titolo e, pertanto, riprendo i temi che erano stati posti all'ordine del giorno nell'analogha iniziativa della Mobility Conference di due anni fa.

Il nostro obiettivo è infatti quello di analizzare insieme ai relatori di questo pomeriggio quello che è stato fatto e quello che rimane da fare per costruire un vero sistema aeroportuale del Paese in grado di competere a livello internazionale.

A distanza di due anni si è conclusa la vicenda legata alla privatizzazione dell'ex compagnia di bandiera che, possiamo dirlo, fino a questo momento ha compiuto la scelta strategica di avere come unico hub di riferimento l'aeroporto di Fiumicino.

Come mondo imprenditoriale abbiamo sempre sostenuto che lo sviluppo dell'aeroporto di Malpensa rappresenta per Milano e la Lombardia una necessità imprescindibile per rafforzare le relazioni con tutte le principali destinazioni che permettono di raggiungere i mercati di interesse delle sue imprese. Toglierci la possibilità di avere collegamenti diretti con il resto del mondo significa rischiare di compromettere lo sviluppo di un'area trainante per tutto il Paese.

Sotto quest'ultimo aspetto, gli ultimi due anni hanno visto il rilevante e prezioso posizionamento su Malpensa di diverse compagnie aeree sul lato del trasporto passeggeri e sul lato del trasporto merci, tuttavia permangono ancora delle criticità relative al ruolo di Malpensa nei collegamenti diretti di lungo raggio, con particolare riferimento allo sviluppo

della rete di feederaggio, alla gestione dei transiti e alla revisione degli accordi bilaterali con i Paesi extra UE.

Inoltre, legato allo sviluppo di Malpensa come hub, già due anni fa sollevammo la necessità di:

- realizzare un disegno strategico di medio e lungo periodo del sistema aeroportuale nazionale;
- completare la rete infrastrutturale di accessibilità aeroportuale;
- definire una cornice regolamentare di riferimento chiara e certa.

Rispetto al primo punto, finalmente sono stati avviati all'inizio del 2009 gli studi per elaborare il nuovo piano nazionale degli aeroporti, in seguito all'esigenza di un riordino del sistema aeroportuale italiano rispetto all'ampia frammentazione che lo contraddistingue.

Su questo tema ribadisco l'assoluta necessità e urgenza di identificare gli aeroporti rilevanti per il sistema Paese e di programmare le priorità e il piano temporale di realizzazione degli investimenti necessari, tenendo conto del fatto che molti dei 37 scali nazionali hanno volumi di traffico assolutamente insufficienti a giustificare l'esistenza.

D'altra parte, ricordo che il Piano Generale degli Aeroporti del 1986 definiva già il ruolo del sistema aeroportuale lombardo, prevedendo:

- per la nuova Malpensa tutti i traffici intercontinentali e internazionali, oltre un segmento di traffico nazionale di feederaggio;
- per Linate tutto il traffico nazionale "punto a punto";
- per Orio al Serio funzioni complementari e diversificate;
- il trasporto delle merci, invece, avrebbe dovuto attestarsi a Malpensa per la componente internazionale e a Linate per la componente domestica.

Rispetto a questo scenario, se Orio al Serio ha assunto una sempre maggiore importanza per la componente low cost, ma anche per quella delle merci, mi sembra utile che il dibattito di questo pomeriggio porti all'attenzione anche la questione relativa al ruolo che

dovrebbe assumere Linate all'interno del sistema aeroportuale lombardo, con riferimento anche al tema dei limiti imposti al city airport rispetto al numero di movimenti all'ora.

Rispetto al tema dell'accessibilità agli aeroporti, e qui faccio un esplicito riferimento al caso di Malpensa, è imprescindibile che qualsiasi hub aeroportuale abbia le necessarie connessioni stradali e ferroviarie per renderlo raggiungibile nel minor tempo possibile da una vasta area territoriale. E' indubbio che la mancata realizzazione nei tempi previsti delle infrastrutture di accessibilità ha contribuito finora a ostacolare la crescita di Malpensa come hub del Nord Italia. Negli ultimi due anni alcuni passi in avanti sono stati fatti, penso all'apertura della superstrada Malpensa-Boffalora e ai più recenti completamento dei lavori del tunnel ferroviario di Castellanza e apertura dei cantieri della Pedemontana Lombarda e della ferrovia Arcisate-Stabio.

Ma molto resta da fare, come si evince anche dal Rapporto OTI NordOvest realizzato da Assolombarda, Confindustria Genova e Unione Industriale di Torino e presentato questa mattina.

Infine, si conferma l'esigenza di superare l'attuale assetto regolamentare, che si è mostrato ad oggi incapace di gestire la complessità del sistema del trasporto aereo italiano. Ritengo che in generale ci sia bisogno di una semplificazione del quadro normativo e regolamentare, che consenta anche una maggior chiarezza dei ruoli e delle relazioni tra gli attori coinvolti a livello centrale e regionale per l'avvio degli investimenti realmente necessari.

Le relazioni introduttive del prof. Zucchetti e dell'avv. Bonomi forniranno un quadro sulle dinamiche del traffico aereo lombardo e sugli scenari di sviluppo del sistema aeroportuale milanese nei contesti nazionale e internazionale.

Gli interventi della tavola rotonda, che saranno coordinati dal prof. Senn, daranno il punto di vista di alcuni dei principali operatori del settore con l'obiettivo di mettere in luce le questioni aperte e i nodi ancora da sciogliere per il pieno sviluppo del sistema aeroportuale lombardo e italiano.

Ringrazio tutti i relatori per la disponibilità data a partecipare a questo convegno e passo la parola al prof. Zucchetti per la prima relazione introduttiva.