SENATO DELLA REPUBBLICA

XVI LEGISLATURA

Giovedì 29 aprile 2010

369ª e 370ª Seduta Pubblica

ORDINE DEL GIORNO

alle ore 9,30

Discussione di mozioni sull'aeroporto di Malpensa *(testi allegati).*

alle ore 16

Interrogazioni a risposta immediata, *ex* articolo 151-*bis* del Regolamento, al Ministro per le pari opportunità sulle problematiche del lavoro femminile, anche con riferimento alla tutela della maternità e sulla presenza delle donne nelle Istituzioni.

TIPOGRAFIA DEL SENATO (510)

MOZIONI SULL'AEROPORTO DI MALPENSA

(1-00011 *p. a.*) (Testo 2) (27 aprile 2010)

VIMERCATI, ADAMO, BAIO, BASSOLI, BOSONE, CERUTI, D'AMBROSIO, FONTANA, GALPERTI, ICHINO, ROILO, ROSSI Paolo, RUSCONI, TREU, VERONESI, FILIPPI Marco, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, RANUCCI, VILLARI, AGOSTINI, BARBOLINI, BASTICO, BERTUZZI, BIONDELLI, BUBBICO, CABRAS, CAROFIGLIO, CASSON, CECCANTI, DE LUCA, DEL VECCHIO, DELLA SETA, DI GIOVAN PAOLO, FIORONI, GARAVAGLIA Mariapia, GARRAFFA, GASBARRI, GHEDINI, GRANAIOLA, INCOSTANTE, LEDDI, LEGNINI, LIVI BACCI, LUSI, MARCUCCI, MARINARO, MARINO Ignazio, MARINO Mauro Maria, MAZZUCONI, MERCATALI, MICHELONI, MOLINARI, MORANDO, NEGRI, NEROZZI, PASSONI, PEGORER, PERDUCA, PERTOLDI, PIGNEDOLI, PORETTI, RANDAZZO, SANGALLI, SANNA, SCANU, SERAFINI Anna Maria, SERRA, SIRCANA, SOLIANI, STRADIOTTO, VITA, ZANDA. – Il Senato,

premesso che:

nel Nord Italia ha origine la maggior parte del traffico aereo, anche di pregio internazionale e intercontinentale, ma lungo l'asse Torino-Trieste c'è un eccesso di offerta di infrastrutture che, se da un lato agevola la comodità degli spostamenti, dall'altro favorisce i vettori e i grandi aeroporti stranieri;

lo scalo di Malpensa, anche in seguito al ridimensionamento del traffico conseguente all'abbandono come *hub* da parte della compagnia di bandiera Alitalia, fatica a trovare un percorso di rilancio come grande aeroporto internazionale e intercontinentale;

nonostante alcuni limitati miglioramenti, l'aeroporto presenta ancora, a oltre dieci anni dall'inaugurazione, delle criticità in ordine alla sua accessibilità su gomma e su ferro, sia dall'area milanese sia dalle province limitrofe potenzialmente interessate;

la società di gestione SEA si è adoperata in questi anni, spesso in solitudine, per realizzare iniziative strategiche finalizzate al rilancio di Malpensa, che hanno portato alla presenza nell'aeroporto di nuovi vettori e in particolare di una base operativa della nuova società Lufthansa Italia;

mentre appare difficile un rilancio di Malpensa come *hub*, più realistiche e promettenti sembrano le prospettive di definirne un ruolo competitivo quale aeroporto internazionale/intercontinentale del Nord Italia per voli *business*, turistici e *low cost*, considerando che numerosi Paesi esteri avrebbero manifestato l'interesse ad attivare collegamenti con lo scalo o a potenziare quelli esistenti;

per il successo di Expo 2015 è fondamentale garantire alla città di Milano un collegamento diretto con le principali città del mondo,

impegna il Governo:

ad attuare un piano di coordinamento degli aeroporti del Nord Italia, al fine di razionalizzare l'uso delle attuali strutture e di dare un servizio migliore ai tanti utenti della classe *business* e non, oggi costretti a partire da altri scali europei per raggiungere le destinazioni intercontinentali;

a mettere a sistema gli aeroporti di Malpensa, Linate, Orio al Serio e Brescia Montichiari, sostenendo le opportune collaborazioni e sinergie e individuando per ciascuno una specializzazione coerente con gli obiettivi di trasporto aereo dei passeggeri e delle merci della Lombardia e del Nord Italia;

a proseguire con maggiore intensità la negoziazione dei diritti di volo tramite accordi bilaterali con i Paesi esteri interessati a utilizzare attivamente lo scalo, passando se necessario dal regime di monodesignazione a quello di multidesignazione, al fine di ampliare il numero di vettori ammessi a operare a Malpensa e conseguentemente il numero delle destinazioni e delle frequenze dei voli;

a confermare il piano di investimenti per la realizzazione delle opere finalizzate a connettere in modo efficace l'aeroporto: a livello ferroviario tramite la linea Rho-Gallarate, già approvata dalla delibera Cipe n. 52 del 15 luglio 2009, e attraverso il collegamento tra il Terminal 1 e il Terminal 2 dell'aeroporto di Malpensa, previsto nel catalogo delle opere di Expo 2015; a livello stradale tramite la Pedemontana lombarda, anch'essa prevista nel catalogo delle opere di Expo 2015;

a confermare il ruolo di Malpensa quale primo scalo merci italiano investendo sulla intermodalità, sia nell'area dell'aeroporto *(terminal* e piste) sia nelle reti di trasporto ferroviario e autostradale che collegano lo scalo alla Lombardia e al Nord Italia;

a controllare, tramite gli organismi a ciò deputati e in particolare l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), l'efficacia e l'efficienza delle scelte gestionali e degli investimenti operati dalla SEA, ponendo l'obiettivo di elevare la qualità dei servizi offerti.

(1-00272) (27 aprile 2010)

MURA, MAURO, BRICOLO, STIFFONI, LEONI, RIZZI, GARAVAGLIA Massimo, MAZZATORTA, MONTI, PITTONI. – Il Senato,

premesso che:

come emerge dai dati presentati dalla Camera di commercio di Monza e Brianza, se venisse meno l'attività dell'aeroporto di Malpensa sarebbero a rischio in Lombardia circa 56.000 posti di lavoro, a partire da oggi fino al 2015;

se Malpensa non svolgesse più l'attività di *hub*, cioè di scalo principale per i collegamenti internazionali, l'economia lombarda perderebbe in indotto propriamente turistico circa 770 milioni di euro e circa 350 milioni di euro all'anno in indotto legato ad altre attività economiche;

per le imprese della Lombardia vanno poi sommati circa 830 milioni di euro di maggiori spese annue a causa dei mancati collegamenti internazionali diretti, per una perdita complessiva di quasi 2 miliardi di euro tra indotto turistico e settore trasporti;

il *de-hubbing* subitaneo posto in essere da Alitalia su Malpensa ha provocato una perdita per l'aeroporto di 4 milioni di passeggeri calcolati su base annua, non recuperati da un contestuale aumento di traffico su Fiumicino, con una perdita per il sistema Paese stimabile prudenzialmente in 4 miliardi di euro;

la penalizzazione per il sistema lombardo, e del Nord in generale, rischia di essere rilevante soprattutto per le imprese rivolte al mercato internazionale, in particolare in questo contesto di crisi, con preoccupanti risvolti in termini occupazionali;

al fine di limitare il più possibile i disagi sociali provocati dal *default* di Alitalia, la legge n. 166 del 27 ottobre 2008 ha previsto misure di sostegno agli esuberi dei lavoratori di Alitalia per un periodo di sette anni, portando a 48 mesi il periodo massimo di cassa integrazione ed a 36 mesi quello di mobilità e stanziando le necessarie risorse. Inoltre è previsto che i lavoratori della compagnia di bandiera in cassa integrazione possano usufruire della stessa anche nel caso in cui, ricollocati con contratto a tempo indeterminato, vengano in seguito licenziati, a condizione che il licenziamento avvenga nell'arco del quadriennio previsto per l'utilizzo della cassa integrazione per i dipendenti della compagnia aerea;

rilevato che:

attualmente l'area di Milano e del Nord Italia subisce forti limitazioni in termini di accessibilità aerea, dovuta alla configurazione degli accordi bilaterali vigenti, che di fatto ostacolano od impediscono il concreto sviluppo del trasporto aereo in tale area, attraverso la predeterminazione del vettore designato (monodesignazione) e la limitazione delle frequenze e dei punti d'accesso;

il riposizionamento su Roma della maggior parte dei voli extraeuropei di Alitalia ha comportato il passaggio da 1.248 voli settimanali, attuati in precedenza da Malpensa, a 139 voli settimanali. Tutto ciò accentua pesantemente le suddette limitazioni di spostamento dei cittadini del Nord, anche perché all'aeroporto di Malpensa non sono, al momento, garantite paritarie condizioni di accessibilità rispetto a Fiumicino;

si registrano numerosi vettori stranieri intenzionati ad attivare immediatamente nuovi collegamenti e/o incrementare il numero di frequenze su detto aeroporto;

la Sea, la società che gestisce Linate insieme con lo scalo varesino, ha rimodulato il piano di cassa Integrazione, che è passato da un tetto di 900 dipendenti agli attuali 500;

la definizione del numero dei dipendenti che dovranno usufruire del piano di cassa integrazione dipende strettamente dall'esito delle vicende legate al servizio di *handling* e al traffico cargo. Sea Handling infatti è la società che gestisce la movimentazione merci e bagagli sotto bordo per conto di Alitalia e altre compagnie, con oltre 3.200 dipendenti;

nel corso dell'esame alla Camera dei deputati del disegno di legge di conversione del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, recante «Misure urgenti per il sostegno a famiglie, lavoro, occupazione e impresa e per ridisegnare in funzione anti-crisi il quadro strategico nazionale», la V Commissione permanente (Bilancio, tesoro e programmazione) introdusse un comma aggiuntivo (il 5-*bis)* all'articolo 15 – poi approvato in via definitiva anche dal Senato (si veda la legge n. 2 del 2009) – che prevede che il Ministro delle infrastrutture e trasporti, di concerto con il Ministro degli affari esteri, promuova la definizione di nuovi accordi bilaterali nel settore del trasporto aereo, nonché la modifica di quelli vigenti, al fine di ampliare il numero dei vettori ammessi ad operare sulle rotte nazionali, internazionali e intercontinentali, al fine di assicurare il mantenimento dei livelli occupazionali e dei collegamenti internazionali necessari allo sviluppo del sistema produttivo e sociale delle aree interessate, nonché ad ampliare il numero delle frequenze e destinazioni su cui è consentito operare a ciascuna parte, dando priorità ai vettori che si impegnino a mantenere i predetti livelli occupazionali, mentre è altresì previsto che l'Enac, per quanto di sua competenza, conceda permessi provvisori per una durata di 3 stagioni IATA (International air transport association);

le opere «connesse», previste dal *dossier* Expo 2015, sono fondamentali per il collegamento tra Malpensa e il resto del territorio, atteso che, in tutti questi anni, lo Stato non ha provveduto ad erogare i necessari finanziamenti atti a inserire l'aeroporto di Malpensa in un contesto infrastrutturale all'altezza del suo ruolo di aeroporto intercontinentale;

le opere connesse avviate dal Governo sono sia ferroviarie che stradali e, nell'ambito di un progetto più ampio, sono di seguito indicate: riqualificazione della linea ferroviaria Saronno-Seregno; nuovo collegamento ferroviario transfrontaliero Arcisate-Stabio: tratta Arcisate-confine di Stato; raddoppio linea ferroviaria Milano-Mortara: tratta Cascina Bruciata-Parona Lomellina, potenziamento della linea ferroviaria Novara-Seregno-variante di Galliate, variante di Galliate, tangenziale ovest di Galliate, collegamento diretto tra l'interconnessione RFO di Novara Ovest e la linea FNME Novara-Malpensa, potenziamento della linea Rho-Arona: tratta Rho-Gallarate, collegamento tra la strada statale 11 «Padana Superiore» a Magenta e la tangenziale ovest di Milano, con variante di Abbiategrasso e adeguamento in sede del tratto della strada statale 494 da Abbiategrasso fino al nuovo ponte sul Ticino, collegamento stradale, in variante alla strada statale 341 «Gallaratese», tra Samarate ed il confine con la provincia di Novara;

i dati più recenti evidenziano che gli scali europei hanno perso in media il 6,5 per cento del volume di traffico passeggeri; al contrario, l'aeroporto di Malpensa ha guadagnato il 3 per cento nel 2009 e il 9,5 per cento nei primi tre mesi del 2010, periodo nel quale il traffico cargo è addirittura aumentato del 39 per cento. Questo dato positivo si deve sicuramente al buon operato del Governo e mette in luce quanto, in questo contesto, sia quindi necessaria la realizzazione di tutti gli interventi infrastrutturali di cui alla precedente premessa,

impegna il Governo:

ad attivarsi per una completa e rapida applicazione di quanto previsto al comma 5-*bis* dell'articolo 19 citato del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185;

a promuovere interventi legislativi affinché le garanzie previste dalla legge n. 166 del 27 ottobre 2008 per i dipendenti Alitalia vengano concesse anche ai dipendenti della società che gestisce gli aeroporti milanesi e al personale delle aziende dell'indotto, la cui attività è collegata agli scali aereoportuali. Tutto ciò sino al ritorno alla piena operatività di Malpensa, al fine di dare pieno adempimento all'articolo 3 della Costituzione;

a predisporre, in tempi brevissimi, tutti i provvedimenti per lo stanziamento dei fondi necessari e per il reperimento delle risorse mancanti, per la realizzazione delle opere connesse previste nel *dossier* Expo 2015.

(1-00273) (27 aprile 2010)

D'ALIA, CUFFARO, BIANCHI, GIAI, FOSSON, POLI BORTONE, PETERLINI, THALER AUSSERHOFER, PINZGER, SBARBATI. – Il Senato,

premesso che:

l'aeroporto di Malpensa non è più utilizzato come *hub* dall'Alitalia;

questo determina un ridimensionamento del traffico di passeggeri e il rischio di emarginazione dello scalo mettendo in pericolo gli sforzi pubblici, in termini economici, già avviati a suo sostegno;

rilanciare lo scalo di Malpensa quale *hub* a tutt'oggi sembra complicato, appare più percorribile la strada di ripensare lo stesso come importante aeroporto internazionale/intercontinentale alla luce delle manifestazioni di interesse avanzate da parte di Paesi esteri ai fini di attivare o intensificare i collegamenti con lo stesso;

l'opportunità di rendere maggiormente competitivo lo scalo di Malpensa risulta oggi più che mai urgente in occasione dell'Expo 2015 che vede protagonista la città di Milano;

attualmente l'aeroporto, ancora dopo anni dal suo avvio, non risulta adeguatamente collegato rispetto al capoluogo di regione, alle provincie lombarde e più in generale a tutto il territorio regionale e oltre. Questa sua non facile accessibilità, su gomma o ferro, rappresenta ancora oggi un evidente limite e una forte criticità al suo potenziale sviluppo;

in merito alla possibilità di realizzare una terza pista viene spontaneo sollecitare un'approfondita riflessione riguardo alla funzionalità strategica dell'opera, non solo in riferimento all'opportunità dell'investimento sotto un profilo economico, ma anche rispetto all'impatto ambientale sul circostante territorio e alla condivisione di tale iniziativa da parte della popolazione residente,

impegna il Governo:

alla luce dell'accordo «Open Skies», che liberalizza lo spazio aereo sopra l'Atlantico, ad avviare, tempestivamente, sul piano internazionale, la

negoziazione o rinegoziazione di accordi bilaterali con i Paesi esteri interessati all'uso dello scalo al fine di ampliarne la gamma dei voli e, a livello nazionale, ad intraprendere una piattaforma di coordinamento tra gli aeroporti del Nord-Italia ai fini di una razionalizzazione e migliore efficienza degli scali, soprattutto per i collegamenti intercontinentali;

più in generale, a prevedere un piano aereo-portuale italiano al fine di definire ruoli e funzioni dei diversi scali;

ad avviare una politica di investimenti che renda lo scalo di Malpensa maggiormente competitivo migliorandone la fruibilità esterna, attraverso il potenziamento dei collegamenti (incremento della frequenza delle corse delle Ferrovie Nord Milano, collegamento tra la rete delle Ferrovie Nord Milano e la rete ferroviaria nazionale con particolare riferimento alla linea Alta Velocità Torino-Milano-Venezia, aumento dei collegamenti con gli autobus dai centri circostanti Malpensa), e interna, attraverso il miglioramento delle strutture *(restyling* del *terminal* 2 ora impiegato per le attività *low cost*, adeguamento dell'impianto di smistamento bagagli e dello scalo merci, collegamento ferroviario tra il *terminal* 1 e il *terminal* 2);

ad attivarsi affinché la società di gestione SEA possa operare sul mercato facendo leva sulla politica dei prezzi dei diritti di approdo e partenza, fissando un limite massimo e abolendo le tariffe imposte dal Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), e affinché la stessa possa offrire una gamma di destinazioni internazionali e intercontinentali capace di attrarre il maggior numero di passeggeri e di merci;

ad approntare misure di sostegno a favore di quei lavoratori che sono stati coinvolti nella crisi occupazionale.

(1-00274) (27 aprile 2010)

BUTTI, CANTONI, CARRARA, CARUSO, COLLI, COMINCIOLI, CONTI, DELL'UTRI, GALLONE, GAMBA, MESSINA, POSSA, SCIASCIA, SERAFINI Giancarlo, TOMASSINI, VALDITARA, GRILLO, BALDINI, BORNACIN, CAMBER, CICOLANI, GALLO, IZZO, MENARDI, MUSSO, ZANETTA. – Il Senato,

premesso che:

l'impianto aeroportuale di Malpensa è stato indicato come uno dei due unici impianti intercontinentali del Paese dal Piano generale dei trasporti approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del maggio 1986, e sempre riconfermato nei successivi aggiornamenti;

l'impianto aeroportuale intercontinentale di Malpensa è stato considerato, su proposta del Gruppo ad alto livello presieduto dal Vice Presidente della Commissione europea Christophersen, dal Consiglio europeo di Bruxelles del 1993, nodo aeroportuale chiave del sistema dei grandi *hub* aeroportuali europei e nel 1994 il Consiglio ha individuato un elenco di 11 progetti prioritari nel settore dei trasporti, successivamente elevati a

14 al vertice di Essen, di cui tre riguardavano in modo diretto il nostro Paese, ed in particolare uno dei tre riguardava l'aeroporto di Malpensa;

l'inserimento dell'impianto aeroportuale di Malpensa all'interno di tale elenco ha comportato anche un adeguato supporto economico da parte dell'Unione europea;

durante il semestre di Presidenza italiana dell'Unione europea nel 2003 è stato approvato il nuovo assetto delle reti TEN e sono stati identificati 17 progetti comunitari al cui interno compaiono i tre Corridoi plurimodali che interessano direttamente il nostro Paese ed in particolare i Corridoi Rotterdam – Sempione – Novara – Genova (Corridoio dei due mari), Lisbona – Torino – Milano – Trieste – Kiev (Corridoio 5) e Berlino – Monaco – Verona – Palermo (Corridoio 1) e tutti interessano direttamente il nodo aeroportuale di Malpensa, che è infatti nodo cerniera dei Corridoi;

nel 2004 il Parlamento europeo ha approvato le suddette nuove reti TEN garantendo anche un volano di risorse per le opere ubicate sui Corridoi fino ad una quota pari al 20 per cento dei costi di investimento;

nella XIV Legislatura il CIPE nella seduta del 21 dicembre 2001 ha approvato il Piano decennale delle infrastrutture strategiche al cui interno era prevista una serie di interventi legati sia al completamento delle opere stradali, ferroviarie e metropolitane di accesso all'impianto aeroportuale di Malpensa, sia quelle di completamento delle reti ferroviarie e stradali ubicate sui Corridoi prima richiamati quali in particolare: *a)* accessibilità all'aeroporto intercontinentale di Malpensa; *b)* asse ferroviario ad alta velocità Torino-Milano-Verona-Venezia; *c)* asse ferroviario ad alta velocità Milano-Genova; *d)* asse stradale pedemontano piemontese-lombardo; *e)* asse autostradale Brescia-Bergamo-Milano;

gli studi relativi alle previsioni di crescita del trasporto aereo sostengono che il traffico passeggeri del Nord Italia passerà, nel giro di 16 anni, da 49 milioni nel 2004 a 101 milioni nel 2021;

l'aeroporto di Malpensa rappresenta il naturale riferimento delle necessità di milioni di italiani e stranieri che per ragioni di lavoro, affari, commerci internazionali e attività comunque legate alla produzione e all'economia, si spostano da e per un'area del Paese (quella settentrionale) in cui vengono venduti il 70 per cento dei biglietti aerei complessivamente emessi in Italia e l'85 per cento di quelli in classe *business*, essendo non a caso collocato in Lombardia, regione che da sola vanta un PIL circa pari a quello di uno Stato come l'Olanda;

l'indotto che l'aeroporto genera sull'economia regionale è assolutamente rilevante sia come fattore di occupazione, sia come motore economico e di innovazione tecnologica;

considerato che:

il trasporto aereo ha conosciuto negli ultimi due anni una profonda crisi; dapprima il rialzo del prezzo del petrolio ha provocato uno *shock* dal lato dell'offerta e, successivamente, la crisi economica globale è stata

causa anche di uno *shock* dal lato della domanda, per cui le due crisi hanno colpito simultaneamente, provocando un cambiamento sostanziale nella dinamica del trasporto aereo, in termini di quantità e qualità dei servizi di trasporto aeroportuale e di gestione delle connesse infrastrutture; il 2009 è stato uno degli anni più difficili per il trasporto aereo mondiale, che ha subito perdite complessive per oltre 9 miliardi di euro (secondo stime dell'International air transport association – IATA);

malgrado l'abbandono come *hub* da parte della compagnia di bandiera di Alitalia (diminuzione del traffico servito da Alitalia di oltre 10 milioni di passeggeri ed effetti nell'area cargo che si sono manifestati dal 2009), lo scalo di Malpensa, dopo un decremento nel traffico a causa della crisi economica e del ritiro di Alitalia a cavallo del 2008 e della prima parte del 2009, ha dimostrato un recupero significativo nel 2009 di oltre 1,6 milioni di passeggeri e circa 66.000 tonnellate di merci; inoltre sono stati inaugurati 185 nuovi voli internazionali;

un dato interessante è quello che riguarda la presenza di altri vettori operanti su Milano Malpensa, che hanno comportato un aumento di voli e di passeggeri dallo scalo varesino: tradotta in termini di traffico la nuova offerta si concretizza in un incremento complessivo nel 2009 dello scalo di Malpensa (escluso il gruppo Alitalia) del 12 per cento; e questo rappresenta un importante successo per la dirigenza SEA;

alla fine del mese di febbraio 2010 Malpensa ha registrato crescite incoraggianti del traffico sia nel comparto passeggeri (pari all'8,5 per cento) sia in quello merci (pari al 43,1 per cento) evidenziando aumenti rispettivamente di 195.000 passeggeri e di oltre 18.000 tonnellate di merce;

considerato, inoltre, che:

Milano costituisce certamente tuttora il principale motore economico del Paese e il centro dei più rilevanti traffici internazionali che coinvolgono la nazione, essendo a breve destinata a sviluppare ulteriormente tale ruolo di «porta d'Italia» in relazione allo svolgimento della rassegna Expo 2015;

con il recente completamento del sottopassaggio del fiume Olona a Castellanza e gli ulteriori interventi sulla linea ferrovia gestita dalle Ferrovie Nord, il treno «Malpensa Express» consente ai passeggeri di disporre di un mezzo di collegamento con il centro di Milano e con altre località all'altezza di quelli di analoghi aeroporti internazionali, che sarà, inoltre, a breve ulteriormente potenziato in termini di rapidità, frequenza e possibilità di accesso da altre stazioni, tramite l'inserimento nel sistema dei treni ad Alta Velocità;

anche il collegamento con l'autostrada Milano-Torino, ormai completato da più di due anni, ha sostanzialmente migliorato la viabilità di collegamento con l'aeroporto, anche se ulteriore attenzione è necessaria per incrementare l'accessibilità dell'aerostazione dalle località più lontane delle regioni vicine;

l'attività della società di gestione Sea dovrebbe essere sostenuta dal suo principale azionista Comune di Milano e dagli altri enti pubblici territoriali, oltre che da tutte le altre istituzioni coinvolte, in direzione di una decisa azione finalizzata al miglioramento e all'innovazione della qualità dei servizi, alla soddisfazione dei clienti e alla creazione di attrattive e opportunità per nuovi fruitori, legate in particolare alle caratteristiche e potenzialità complessive del territorio dell'Italia settentrionale;

il Ministero della difesa ha già ceduto all'ente interessato il terreno per la realizzazione dell'importantissima terza pista;

l'aeroporto di Linate, per le sue caratteristiche, è comunque uno scalo complementare a quello di Malpensa,

impegna il Governo:

a confermare l'interesse strategico per l'intero Paese degli *hub* intercontinentali di Malpensa;

a produrre di concerto con le Regioni del Nord Italia un *action plan* da cui si evincano i ruoli e le funzioni dei vari impianti aeroportuali gravitanti nelle rispettive regioni, in modo da realizzare le opportune sinergie, anche in considerazione del modificato quadro dell'offerta di trasporto aereo, nonché a presentare, in attuazione del regolamento (CEE) n. 2408/92, in accordo con la Regione Lombardia, una proposta di ripartizione di traffico tra gli scali appartenenti al sistema aeroportuale lombardo;

a identificare un preciso piano operativo che garantisca l'offerta organica delle infrastrutture legate all'accesso all'impianto aeroportuale;

a sbloccare, quanto prima possibile, tutte le altre opere già approvate dal CIPE nella XIV Legislatura, direttamente o indirettamente collegate con l'aeroporto di Malpensa;

a promuovere con urgenza la revisione di tutti i trattati bilaterali extra Unione europea – ove non già gestiti a livello comunitario – in vigore tra l'Italia ed i Paesi terzi, onde garantire la designazione e l'operatività multipla di vettori italiani e comunitari e la possibilità per i vettori intercontinentali di operare direttamente su Malpensa;

a favorire, in ogni caso, l'azione degli organi comunitari competenti per l'urgente adozione di nuove e più ampie politiche europee di «Open Skies» a livello europeo, che consentano il servizio diretto di vettori comunitari verso destinazioni intercontinentali da tutti gli aeroporti dell'Unione europea, e pertanto anche da Malpensa;

a riferire al Parlamento, in un tempo comunque congruo, circa le iniziative assunte, ed in particolare in relazione agli interventi predisposti e coordinati per favorire gli obbiettivi individuati, in ordine ad accordi e protocolli internazionali sulla materia (bilaterali e collettivi), agli investimenti per il miglioramento e lo sviluppo interno delle strutture dello scalo, con particolare riferimento alla realizzazione della terza pista, e per l'ulteriore consolidamento delle infrastrutture di collegamento, all'ampliamento delle opportunità di fruizione per gli operatori, nell'ambito del mercato, e alla tutela ed incremento dell'occupazione collegata e derivante dalla vita e dall'attività dell'aeroporto.

(1-00275) (28 aprile 2010)

DE TONI, BELISARIO, GIAMBRONE, BUGNANO, CAFORIO, CARLINO, DI NARDO, LANNUTTI, LI GOTTI, MASCITELLI, PARDI, PEDICA. – Il Senato,

premesso che:

gli aeroporti rappresentano un fattore decisivo di sviluppo economico e sociale di un Paese. Al riguardo, la IX Commissione permanente (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei deputati ha ritenuto di procedere ad un'indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano, con l'obiettivo di individuare le criticità del sistema e di definire adeguate linee di intervento, anche a livello legislativo. L'indagine è stata deliberata il 12 febbraio 2009 e si è conclusa il 30 novembre 2009;

tale indagine evidenzia innanzitutto un sistema aeroportuale diffuso, ma debole e scarsamente idoneo a fronteggiare le potenzialità di crescita del traffico aereo, definito nello stesso documento conclusivo, elaborato dalla richiamata IX Commissione della Camera dei deputati, «un sistema in difficoltà». Tale condizione dipende in parte da carenze e inadeguatezze già rilevabili, come la scarsa accessibilità intermodale, causata dall'insufficienza dei collegamenti con la rete ferroviaria e stradale, e un livello di servizi in molti casi insoddisfacente. Il motivo di maggiore preoccupazione che emerge dall'indagine conoscitiva, tuttavia, non si riferisce tanto alla situazione attuale, ma a quella che si determinerà nei prossimi anni. Il sistema aeroportuale italiano, allo stato attuale, non è in grado di sostenere adeguatamente le future potenzialità di sviluppo del traffico aereo, che, secondo le previsioni illustrate nel corso dell'indagine, aumenterà da circa 130 a 230 milioni di passeggeri entro il 2020 o il 2025;

emerge chiaramente dal documento conclusivo che è interesse generale e prioritario quello di utilizzare le risorse disponibili non tanto per creare nuovi aeroporti, ma per ammodernare, ampliare e potenziare, in modo mirato, gli aeroporti già esistenti. Al riguardo, sono state individuate delle linee di intervento tra le quali è emersa l'esigenza di pervenire alla definizione di un piano nazionale della rete aeroportuale che disincentivi la parcellizzazione degli aeroporti e permetta di individuare gli aeroporti su cui prioritariamente concentrare le risorse disponibili. A tal fine è stato commissionato, nel mese di aprile 2009, su iniziativa del Ministero delle infrastrutture e trasporti e dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), uno studio dettagliato sugli aeroporti. Il presidente dell'ENAC, Vito Riggio, nel gennaio 2010 ha anticipato che il piano nazionale in oggetto, nelle sue linee guida, approderà tra giugno e luglio sul tavolo del Governo;

nell'ambito del piano dovrebbero essere individuate tre diverse categorie di aeroporti. La prima comprende gli aeroporti con volumi di traffico intorno a 5 milioni di passeggeri all'anno, che devono considerarsi aeroporti di interesse nazionale; si tratta degli aeroporti ai quali si applica la normativa comunitaria in materia di diritti aeroportuali e sui quali dovrebbero concentrarsi gli interventi di potenziamento infrastrutturale e dei

collegamenti intermodali, in particolare collegamenti veloci su ferro e su gomma;

in questa prima categoria rientra l'aeroporto di Milano Malpensa, localizzato in un'area molto importante per il nostro Paese. Sulla base di dati risalenti al 2007 e contenuti nel documento «La Lombardia per il rilancio di Malpensa», sottoscritto dalla Regione Lombardia e dalle istituzioni lombarde componenti della Conferenza regionale delle autonomie, nell'area circostante Malpensa sono presenti 1.986.800 imprese attive. La scelta di realizzare l'aeroporto «Malpensa 2000», aperto nel 1998, era stata operata sulla base della sua localizzazione alla confluenza di due corridoi europei, condizione che avrebbe consentito all'aeroporto di essere trainante rispetto al sistema di accessibilità internazionale e di gestire direttamente un traffico d'affari e turistico sempre più intenso;

a più di dieci anni dalla sua inaugurazione come aeroporto intercontinentale, l'aeroporto di Malpensa è ancora alle prese con ritardi, la mancanza di infrastrutture, le scelte industriali e finanziarie sbagliate. Come rilevato già dal 2008 da uno studio del Centro di economia regionale dei trasporti e del turismo (Certet), Malpensa soffre di un'accessibilità inadeguata, che ne fa troppo spesso una scelta secondaria per i viaggiatori dell'Italia nord-occidentale. Appare, dunque, ormai irrealizzabile il progetto di fare di Malpensa un *hub* multimodale a servizio del Sud Europa, programma pianificato a partire dal 1994 e inserito nella lista delle infrastrutture considerate prioritarie dalla Commissione europea. Va altresì aggiunto che a supporto dell'idea di sviluppo dell'*hub* di Malpensa sono stati emanati, negli anni scorsi, cinque decreti ministeriali per regolamentare i traffici fra Linate e Malpensa, con il risultato di aver ridotto di fatto la concorrenza reale e potenziale e di non aver permesso il raggiungimento della massa critica e delle economie di rete necessarie per portare avanti il complesso progetto inizialmente previsto per lo scalo in questione;

rispetto al tema dell'accessibilità all'aeroporto, negli ultimi due anni alcuni passi avanti sono stati fatti con l'apertura, il 31 marzo 2008, della superstrada Malpensa-Boffalora, il completamento del tunnel ferroviario di Castellanza e l'apertura dei cantieri della Pedemontana lombarda e della ferrovia Arcisate-Stabio; ma molto resta ancora da fare (come si evince anche dal rapporto OTI NordOvest realizzato da Assolombarda, Confindustria Genova e Unione industriale di Torino e presentato a febbraio 2010), a cominciare dal potenziamento della tratta ferroviaria Rho-Gallarate prevista con delibera CIPE del 6 marzo 2009, dal raccordo tra Ferrovie Nord e Ferrovie dello Stato per far viaggiare i treni verso Malpensa indifferentemente sulle due linee, fino al collegamento ferroviario tra i Terminal 1 e 2 dell'aeroporto stesso;

la società di gestione SEA, ancora alle prese con le conseguenze del *de-hubbing* di Alitalia avvenuto nel 2008, è attualmente impegnata nella messa a punto di un nuovo modello industriale denominato «*airport driven hub*», che prevede l'integrazione sullo scalo di Malpensa dei *network* di compagnie diverse, anche con modelli di *business* differenziati,

al fine di permettere alle compagnie aeree di creare sinergie che migliorino le possibilità di offerta per i viaggiatori,

impegna il Governo:

ad indicare in che modo intenda superare le difficoltà poste in essere dall'attuale assetto regolamentare, mostratosi ad oggi incapace di gestire la complessità del sistema del trasporto aereo italiano, al fine di consentire una maggiore chiarezza dei ruoli e delle relazioni tra gli attori coinvolti a livello centrale e regionale nell'ambito degli investimenti necessari;

ad individuare, soprattutto in ragione delle cospicue risorse al momento già investite e in vista dell'Expo 2015, un congruo piano di azioni che ottimizzi le infrastrutture esistenti, prestando altresì estrema attenzione al rispetto del territorio in cui l'aeroporto è inserito, allo scopo di incrementare il traffico aereo favorendo così la ripresa economica dello scalo a vantaggio dei cittadini consumatori;

a definire procedure, tempi e soluzioni certe rispetto all'individuazione di nuovi collegamenti intercontinentali per lo scalo di Malpensa che possano garantire i livelli occupazionali esistenti e creare nuove opportunità di lavoro.