



---

Assemblea

RESOCONTO SOMMARIO  
RESOCONTO STENOGRAFICO  
ALLEGATI

**ASSEMBLEA**

369<sup>a</sup> seduta pubblica (antimeridiana)  
giovedì 29 aprile 2010

Presidenza della vice presidente Mauro

**INDICE GENERALE**

<i>RESOCONTO SOMMARIO</i> . . . . .	Pag. V-XIII
<i>RESOCONTO STENOGRAFICO</i> . . . . .	1-38
<i>ALLEGATO A (contiene i testi esaminati nel corso della seduta)</i> . . . . .	39-58
<i>ALLEGATO B (contiene i testi eventualmente consegnati alla Presidenza dagli oratori, i prospetti delle votazioni qualificate, le comunicazioni all'Assemblea non lette in Aula e gli atti di indirizzo e di controllo)</i> . . . . .	59-63

## I N D I C E

<i>RESOCONTO SOMMARIO</i>		BUTTI ( <i>PdL</i> ) . . . . .	Pag. 22
		CASTELLI, <i>vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i> . . . . .	23
<i>RESOCONTO STENOGRAFICO</i>		<b>SALUTO AD UNA RAPPRESENTANZA DI STUDENTI</b>	
<b>PREANNUNZIO DI VOTAZIONI MEDIANTE PROCEDIMENTO ELETTRONICO</b> . . . . .	Pag. 1	PRESIDENTE . . . . .	28
<b>MOZIONI</b>		<b>MOZIONI</b>	
<b>Discussione delle mozioni 1-00011 (testo 2) (Procedimento abbreviato, ai sensi dell'articolo 157, comma 3, del Regolamento), 1-00272, 1-00273, 1-00274 e 1-00275, sull'aeroporto di Malpensa</b>		<b>Ripresa della discussione delle mozioni 1-00011 (testo 2), 1-00272, 1-00273, 1-00274 e 1-00275:</b>	
<b>Approvazione delle mozioni 1-00011 (testo 3), 1-00272, 1-00273 (testo 2), 1-00274 (testo 2) e 1-00275 (testo 2):</b>		POLI BORTONE ( <i>UDC-SVP-IS-Aut</i> ) . . . . .	29
VIMERCATI ( <i>PD</i> ) . . . . .	2	DE TONI ( <i>IdV</i> ) . . . . .	30
MURA ( <i>LNP</i> ) . . . . .	5	LEONI ( <i>LNP</i> ) . . . . .	30
D'ALIA ( <i>UDC-SVP-IS-Aut</i> ) . . . . .	8	BRUNO ( <i>Misto-ApI</i> ) . . . . .	31, 32
CANTONI ( <i>PdL</i> ) . . . . .	10	FILIPPI Marco ( <i>PD</i> ) . . . . .	33
DE TONI ( <i>IdV</i> ) . . . . .	12	CICOLANI ( <i>PdL</i> ) . . . . .	35
		MURA ( <i>LNP</i> ) . . . . .	37
<b>SALUTO AD UNA RAPPRESENTANZA DI STUDENTI</b>		<i>ALLEGATO A</i>	
PRESIDENTE . . . . .	14	<b>MOZIONI</b>	
<b>MOZIONI</b>		Mozioni 1-00011 (testo 3), 1-00272, 1-00273 (testo 2), 1-00274 (testo 2) e 1-00275 (testo 2) sull'aeroporto di Malpensa . . . . .	29
<b>Ripresa della discussione delle mozioni 1-00011 (testo 2), 1-00272, 1-00273, 1-00274 e 1-00275:</b>		<i>ALLEGATO B</i>	
ROSSI Paolo ( <i>PD</i> ) . . . . .	14	<b>CONGEDI E MISSIONI</b> . . . . .	59
POLI BORTONE ( <i>UDC-SVP-IS-Aut</i> ) . . . . .	16	<b>INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI</b>	
ROILO ( <i>PD</i> ) . . . . .	18	Annunzio . . . . .	38
SIRCANA ( <i>PD</i> ) . . . . .	19	Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni . . . . .	59
MUSSO ( <i>PdL</i> ) . . . . .	20	Interpellanze . . . . .	60

*N.B. Sigle dei Gruppi parlamentari: Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; UDC, SVP, Io Sud e Autonomie: UDC-SVP-IS-Aut; Misto: Misto; Misto-Alleanza per l'Italia: Misto-ApI; Misto-MPA-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MPA-AS.*



## RESOCONTO SOMMARIO

### Presidenza della vice presidente MAURO

*La seduta inizia alle ore 9,38.*

*Il Senato approva il processo verbale della seduta antimeridiana del giorno precedente.*

### Comunicazioni della Presidenza

PRESIDENTE. L'elenco dei senatori in congedo e assenti per incarico ricevuto dal Senato nonché ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicati nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

### Preannuncio di votazioni mediante procedimento elettronico

PRESIDENTE. Avverte che dalle ore 9,42 decorre il termine regolamentare di preavviso per eventuali votazioni mediante procedimento elettronico.

**Discussione delle mozioni nn. 11 (testo 2) (*Procedimento abbreviato, ai sensi dell'articolo 157, comma 3, del Regolamento*), 272, 273, 274 e 275, sull'aeroporto di Malpensa**

**Approvazione delle mozioni nn. 11 (testo 3), 272, 273 (testo 2), 274 (testo 2) e 275 (testo 2)**

VIMERCATI (*PD*). La mozione 1-00011 (testo 2) chiede al Governo di mantenere gli impegni presi per scongiurare il declino dell'aeroporto di Malpensa, che costituisce un'infrastruttura cruciale per il sistema produttivo settentrionale e un fattore essenziale per il successo dell'Expo milanese del 2015. Lo scalo lombardo ha subito un drastico ridimensionamento del traffico di passeggeri e di merci da quando ha perso il ruolo

di *hub* della compagnia Alitalia e soltanto la società di gestione SEA si è adoperata in questi anni per arginarne la crisi, favorendo l'incremento dell'attività di vettori come Lufthansa e Easyjet. Per rilanciare il ruolo di grande aeroporto internazionale e intercontinentale di Malpensa occorrono dunque politiche mirate: in particolare è necessario mettere a sistema gli scali aeroportuali del Nord, coordinandoli secondo un principio di specializzazione, e migliorare l'accessibilità ferroviaria e stradale, attraverso il completamento della Pedemontana lombarda, il collegamento ferroviario su binari ad alta velocità e la connessione ferroviaria tra i due Terminal dell'aeroporto. (*Applausi dai Gruppi PD e del senatore De Toni*).

MURA (*LNP*). La mozione 1-00272 evidenzia la necessità di attivarsi per il rilancio dell'aeroporto di Malpensa, al fine di tutelare l'occupazione e di sostenere il sistema produttivo del Nord Italia, l'area che costituisce il motore economico del Paese. La perdita del ruolo di *hub* dell'Alitalia ha infatti causato un pesante decremento dei voli, sia nazionali che internazionali, ma le possibilità di rilancio dell'aeroporto lombardo sono dimostrate dall'incremento dell'attività nello scalo milanese di alcune compagnie come Lufthansa e Easyjet. È pertanto opportuno dotare l'aeroporto di un contesto infrastrutturale adeguato al suo ruolo di grande scalo internazionale, realizzando le opere già previste in vista dell'Expo del 2015, per consentire un miglior collegamento, sia stradale che ferroviario, con il territorio circostante. Occorre tener presente che la mancata valorizzazione delle potenzialità dello scalo di Malpensa si traduce non solo nel calo del traffico merci e passeggeri, ma soprattutto nella perdita di migliaia di posti di lavoro tra occupati diretti, indiretti e indotto. (*Applausi dai Gruppi LNP e PdL. Congratulazioni*).

D'ALIA (*UDC-SVP-IS-Aut*). L'aeroporto di Malpensa è stato penalizzato negli ultimi due anni dalle scelte del Governo in merito alla privatizzazione di Alitalia, cui sono state concesse quote rilevanti di mercato, e dalla decisione di quest'ultima compagnia di scegliere l'aeroporto di Fiumicino come *hub*; questo è un dato di cui non si può non tener conto. Ciononostante, la gestione dell'aeroporto di Malpensa è in attivo, pur presentando problemi di occupazione e di assetto strategico cui il Governo e il Parlamento devono dare risposta. È necessario che il futuro di Malpensa e gli irrinunciabili investimenti infrastrutturali volti a rendere l'aeroporto più funzionale siano inquadrati nell'ambito di un piano strategico nazionale del sistema aeroportuale e del sistema dei trasporti più in generale; non sarebbero assolutamente accettabili, invece, interventi episodici di tipo esclusivamente assistenziale. È inoltre importante chiarire se il Governo abbia intenzione di trasferire la proprietà degli aeroporti, in quanto beni demaniali, alle Regioni, nell'ambito dell'attuazione del cosiddetto federalismo demaniale. (*Applausi dai Gruppi UDC-SVP-IS-Aut e PD e del senatore Burgaretta Aparo*).

CANTONI (*PdL*). La scelta di Alitalia di privilegiare come *hub* l'aeroporto di Fiumicino si è rivelata un errore, dal momento che la maggior parte dei viaggiatori, soprattutto per motivi di affari, gravita nel Nord del Paese. Ciò ha penalizzato Malpensa a vantaggio di altri aeroporti europei, ma ha anche penalizzato Alitalia rispetto ad altre compagnie straniere, alcune delle quali, non a caso, hanno capito l'importanza di Malpensa e su tale aeroporto stanno investendo. Grazie ad un'oculata gestione, Malpensa sta ora recuperando viaggiatori e, in vista dell'Expo 2015, è destinato a ritornare un grande *hub* intercontinentale, anche se sganciato dalla compagnia di bandiera. La mozione 1-00274 impegna il Governo, tra l'altro, a confermare l'interesse strategico per il Paese dell'aeroporto di Malpensa, a produrre un piano d'azione e una proposta di ripartizione del traffico tra gli impianti aeroportuali gravitanti nelle Regioni settentrionali, a identificare un piano operativo per le infrastrutture legate all'accesso all'aeroporto, a sbloccare le opere approvate dal CIPE nella XIV legislatura e a promuovere la revisione di trattati bilaterali al fine di favorire l'operatività dell'aeroporto di Malpensa. Sarebbe inoltre opportuno che cessasse l'attuale situazione di monopolio sulla tratta Roma-Milano. (*Applausi dai Gruppi PdL e LNP*).

DE TONI (*IdV*). La mozione 1-00275 rappresenta l'ennesimo tentativo di sollecitare il Governo a dare piena attuazione agli impegni assunti nel corso degli anni per il rilancio dello scalo di Malpensa, le cui vicende si sono intrecciate con quelle complesse e travagliate riguardanti la privatizzazione di Alitalia. Il problema principale di Malpensa, come di molti altri scali aeroportuali italiani, è rappresentato dalle difficoltà di accesso dovute dell'inadeguatezza delle infrastrutture, la cui realizzazione è stata già oggetto in passato di delibere del CIPE e di finanziamenti da parte dell'Unione europea. Il Governo finora non ha fatto molto per rilanciare lo scalo di Malpensa e l'intero sistema aeroportuale lombardo, nonostante le sollecitazioni del mondo imprenditoriale. La mozione impegna il Governo a superare le difficoltà poste in essere dall'attuale quadro normativo e regolamentare e ad adottare tutti gli strumenti possibili per razionalizzare l'uso delle strutture e per fornire un servizio migliore ai cittadini, garantendo un adeguato piano di investimenti infrastrutturali, nonché ad individuare nuovi collegamenti intercontinentali per il rilancio dell'intero sistema aeroportuale. (*Applausi dai Gruppi IdV e PD*).

### **Saluto ad una rappresentanza di studenti**

PRESIDENTE. Saluta, a nome dell'Assemblea, gli studenti dell'istituto tecnico industriale «Guglielmo Marconi» di Rovereto, in provincia di Trento, presenti nelle tribune. (*Applausi*).

**Ripresa della discussione delle mozioni  
nn. 11 (testo 2), 272, 273, 274 e 275**

PRESIDENTE. Dichiara aperta la discussione.

ROSSI Paolo (*PD*). L'aeroporto di Malpensa: rappresenta una grande opportunità di sviluppo e va considerato in una prospettiva nazionale, non esclusivamente regionale. È opportuno che su una strategia di valorizzazione di Malpensa e delle imprese dell'indotto si registri un'ampia convergenza politica, anche per superare la sterile contrapposizione con l'aeroporto di Fiumicino e per garantire una continua crescita di servizi: lo sviluppo di Malpensa (da perseguire innanzi tutto attraverso congrui investimenti infrastrutturali e la realizzazione delle sue enormi potenzialità non solo qualificherebbero un'area nevralgica del tessuto produttivo nazionale, ma arrecherebbero concreti vantaggi all'intero sistema-Paese. (*Applausi dal Gruppo PD. Congratulazioni*).

POLI BORTONE (*UDC-SVP-IS-Aut*). L'aeroporto di Malpensa, al quale il primo Governo Berlusconi aveva ritagliato un ruolo internazionale, è stato penalizzato da una politica miope e assistenzialistica a favore di Alitalia, cui, ignorando gli orientamenti europei favorevoli a processi di concentrazione e fusione delle compagnie, è stato garantito il monopolio del trasporto aereo nazionale, a scapito dell'equilibrio territoriale. Manca tuttora in Italia una compagnia aerea che gestisca i trasporti interregionali, creando quelle pari opportunità tra territori che sono alla base di ogni prospettiva federalista. A tale proposito concorda con il senatore D'Alia sulla necessità che, nel quadro della realizzazione del federalismo demaniale, Malpensa, che rappresenta il più importante scalo merci italiano, continui ad essere classificata come struttura di interesse nazionale, premessa per restituirle la funzione di *hub* internazionale e, in tale prospettiva, auspica accordi con Lufthansa. L'Expo 2015 è un evento di rilievo nazionale che favorirà il rilancio di Malpensa, ma può rappresentare un'occasione di crescita per tutto il Paese se verranno potenziate anche le infrastrutture ed i trasporti interregionali. (*Applausi dal Gruppo PD e dei senatori Cantoni ed Astore*).

ROILO (*PD*). Nonostante gli impegni assunti dal Governo, dall'inizio della legislatura nulla è cambiato: Alitalia ha cancellato molti voli nazionali, la situazione degli aeroporti lombardi è peggiorata, lo spostamento verso i voli *low cost* allontana Malpensa da una prospettiva internazionale e non giova all'economia lombarda. L'inerzia della Regione rispetto al piano delle infrastrutture e dei servizi di collegamento mette a rischio il successo di Expo 2015. Il Comune di Milano intende utilizzare i dividendi della SEA, che dovrebbero finanziare investimenti, per fronteggiare difficoltà di bilancio, conseguenti alla stretta economica imposta alle finanze locali dal ministro Tremonti. In questo quadro, il Governo dovrebbe chia-



rire se Malpensa costituisce una priorità e come intende fronteggiare la drammatica situazione occupazionale. (*Applausi dal Gruppo PD*).

SIRCANA (*PD*). L'assenza di un piano nazionale dei trasporti e di un piano di specializzazione infrastrutturale rende il mercato settentrionale fragile e permeabile all'ingresso del *low cost* che, basando la competitività sul prezzo anziché sugli investimenti, impedisce il confronto con un modello di sviluppo sostenibile. L'aeroporto di Malpensa potrebbe svolgere un ruolo più significativo se l'accessibilità fosse migliorata, se il suo sviluppo puntasse sulla qualità dei servizi, se la sua gestione non coinvolgesse istituzioni pubbliche e società private che hanno diversi obiettivi strategici. Il piano presentato da SEA non è sufficiente e la rinegoziazione dei diritti di volo procede troppo a rilento. Oltre che di tempi e di risorse, bisogna discutere di metodo: occorrerebbe, infatti, pianificare le infrastrutture, migliorare i collegamenti con l'alta velocità, incrementare l'intermodalità, individuare livelli minimi di servizi. (*Applausi dal Gruppo PD*).

MUSSO (*PdL*). Malpensa ha sicure prospettive di sviluppo internazionale: il rischio è che della rendita del trasporto aereo si avvantaggino esclusivamente soggetti estranei al circuito della ricchezza nazionale. E questi soggetti, che sono principalmente le compagnie aeree, operano in un contesto nuovo, caratterizzato da una forte flessibilità che lega alle contingenze di mercato la scelta dell'infrastruttura aeroportuale da parte della compagnia di volo: l'investimento sulle infrastrutture aeroportuali è quindi molto più rischioso che nel passato. È condivisibile l'esigenza di ritagliare un ruolo specifico per Malpensa e di potenziare i collegamenti intermodali, ma occorre anche promuovere un reale processo di liberalizzazione che faccia venire meno l'eccessiva protezione di cui godono l'aeroporto di Fiumicino e l'Alitalia. Inoltre occorre sprovincializzare la gestione, favorendo accordi con compagnie di maggiori dimensioni e con grandi gruppi industriali per legarli a rischi di investimento su Malpensa.

BUTTI (*PdL*). Le previsioni catastrofiche sugli effetti conseguenti all'abbandono di Malpensa da parte di Alitalia sono state smentite. I dati sul prodigioso recupero in termini di passaggio merci e trasporto passeggeri hanno invece confermato l'ottimismo della maggioranza e del Governo, che hanno sempre confidato nella forza del sistema produttivo lombardo e nella complementarità tra Malpensa e Fiumicino. L'aeroporto lombardo, crocevia dei più importanti corridoi europei, è tornato a produrre utili. La mozione del PdL pone l'esigenza di identificare un piano operativo che garantisca l'offerta delle infrastrutture legate all'accesso; di sbloccare le opere già approvate dal CIPE, direttamente o indirettamente collegate con Malpensa; di promuovere la revisione dei trattati bilaterali con i Paesi extracomunitari onde garantire la possibilità per vettori internazionali di operare a Malpensa. (*Applausi dal Gruppo PdL*).

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

CASTELLI, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Per lungo tempo Alitalia, come altre aziende di Stato, è stata gestita esclusivamente secondo l'ottica della fornitura dei servizi. La situazione odierna è molto cambiata: nell'ambito dell'Unione europea il settore dei trasporti è liberalizzato ed i relativi sistemi operano secondo criteri economici e logiche industriali. Per queste ragioni il Governo non può accettare impegni che implicino posizioni dirigiste, quali l'adozione di un piano di coordinamento e di specializzazione degli aeroporti. Il Ministero dei trasporti e l'ENAC hanno finanziato uno studio sulle infrastrutture aeroportuali, che evidenzia alcune criticità ma che fotografa tutte le opportunità offerte dai singoli scali: tale studio verrà messo a disposizione delle compagnie aeree e delle società di gestione aeroportuale che poi però saranno libere di fare le scelte per loro più convenienti. Per quanto riguarda gli accordi bilaterali con i Paesi extracomunitari, il Governo ha sempre inserito Malpensa tra i possibili scali internazionali, ma anche in questo caso le decisioni ultime spettano alle compagnie. La crisi di Malpensa risale alla scelta, da parte di Alitalia, di Fiumicino come *hub* internazionale, operata quando al Governo era il centrosinistra; il Governo Berlusconi ha dovuto prendere atto delle scelte operate dalla compagnia, ma ha avuto ragione a scommettere su una ripresa autonoma dell'aeroporto lombardo, che è diventato lo scalo merci più importante in Italia ed evidenzia una crescita del traffico passeggeri, a fronte dei cali registrati da tutti i maggiori scali europei. La buona condizione di Malpensa è testimoniata dalla situazione occupazionale: la SEA non ha licenziato alcun lavoratore e nel 2011 non avrà più bisogno di ricorrere alla cassa integrazione. Infine, con riguardo ai tempi di realizzazione delle infrastrutture, il CIPE sta procedendo al finanziamento delle opere progettate. In conclusione, è favorevole alla mozione n. 272; è favorevole anche alle mozione n. 11 (testo 2) ma chiede ai presentatori di riformulare il primo capoverso del dispositivo (*v. Resoconto stenografico*). Quanto alla mozione n. 273, chiede una riformulazione del secondo capoverso e la soppressione del quarto capoverso del dispositivo (*v. Resoconto stenografico*). È favorevole alla mozione n. 274, ma chiede una riformulazione del secondo capoverso del dispositivo (*v. Resoconto stenografico*); quanto alla mozione n. 275 chiede la soppressione del sesto capoverso della premessa. (*Applausi dai Gruppi LNP e PdL*).

### **Saluto ad una rappresentanza di studenti**

PRESIDENTE. Saluta, a nome dell'Assemblea, gli studenti dell'istituto tecnico industriale «Leonardo Da Vinci» e del liceo scientifico «Ettore Majorana» di Mola di Bari, presenti nelle tribune. (*Applausi*).

**Ripresa della discussione delle mozioni  
nn. 11 (testo 2), 272, 273, 274 e 275**

PRESIDENTE. Passa alla votazione delle mozioni.

POLI BORTONE (*UDC-SVP-IS-Aut*). Piuttosto che rimarcare lo spirito unitario che ha animato il dibattito nel considerare le problematiche dell'aeroporto di Malpensa con un respiro di carattere nazionale, il vice Ministro è sembrato ricondurre tutte le questioni ad un orizzonte geografico limitato al Nord Italia. Pur apprezzando il parere espresso sulla mozione n. 273, occorre rilevare che, sebbene le tariffe applicate dall'aeroporto di Malpensa siano inferiori a quelle europee, esse non appaiono tuttavia adeguate al contesto economico italiano. La richiesta di prevedere un piano aeroportuale italiano al fine di definire ruoli e funzioni dei diversi scali ha lo scopo di mettere ordine in un sistema che allo stato attuale non funziona. Nell'auspicio che si ritrovi uno spirito unitario, perché il problema non è solo di carattere economico e infrastrutturale ma anche sociale e dalla sua soluzione dipendono le pari opportunità di sviluppo dei territori, annuncia che il Gruppo UDC-SVP-IS-Autonomie voterà a favore anche delle mozioni 11 (testo 2) e 275, mentre si asterrà sulle mozioni nn. 272 e 274.

DE TONI (*IdV*). Contrariamente a quanto affermato, la responsabilità iniziale della crisi di Alitalia non fu del Governo Prodi, perché se fosse stata accolta la soluzione rappresentata dalla vendita ad Air France sarebbero stati evitati i problemi sorti in seguito. Accogliendo l'invito del Governo a modificare la mozione n. 275 (*v. testo 2 nell'Allegato A*), annuncia il voto favorevole del Gruppo Italia dei Valori alle mozioni 11 (testo 2) e 273 e contrario alla mozione n. 274. Chiede infine che la mozione n. 272 venga votata per parti separate: in quel caso il voto del Gruppo sarà positivo per la parte dell'impegno, mentre sarà negativo sulle premesse.

LEONI (*LNP*). Nonostante la penalizzazione inferta dalla crisi economica, lo scalo aeroportuale di Malpensa, essendo al servizio di una realtà estremamente dinamica quale è quella del Nord Italia, riuscirà a riprendersi. Anche se l'apertura dello scalo alle compagnie aeree *low cost* ha consentito di sopperire al *de-hubbing* di Alitalia, occorre rivedere il rilascio di *slot* per assicurare che vengano sfruttate appieno le potenzialità di Malpensa. Occorre altresì esprimere apprezzamento per la gestione effettuata dalla Società Esercizi Aeroportuali (SEA) che, in un contesto economico altamente sfavorevole, ha saputo salvaguardare la tenuta dello scalo sotto il profilo finanziario. (*Applausi dai Gruppi LNP e PdL*).

BRUNO (*Misto-ApI*). La discussione sulle mozioni non ha chiarito i dubbi che hanno indotto Alleanza per l'Italia a non presentare un proprio atto d'indirizzo. Tutte le mozioni impegnano infatti il Governo a rinego-

ziare i diritti di volo con i Pesi esteri, auspicano una sorta di piano aeroportuale del Nord, si richiamano all'Expo 2015 e alle opere di collegamento e richiamano la crisi occupazionale dell'area. In realtà, l'incremento del traffico previsto per il prossimo decennio impone una riorganizzazione a livello nazionale che tenga conto della liberalizzazione del traffico aereo dovuta alla normativa comunitaria. Molti interventi, però, non tengono in considerazione l'utente finale e cercano di difendere l'esistente perorando anche misure di carattere assistenzialistico. Annuncia che Alleanza per l'Italia guarderà con interesse alle mozioni che considerano Malpensa uno scalo di interesse nazionale ed internazionale indispensabile per lo sviluppo del Paese e non a quegli atti che lo declassano al rango di scalo regionale. (*Applausi dal Gruppo Misto-ApI. Congratulazioni*).

FILIPPI Marco (*PD*). Quando all'inizio della legislatura l'attuale Governo affrontò la vicenda Alitalia, fu attribuito alla compagnia aerea il valore di *asset* strategico per il sistema Paese, ma non altrettanta attenzione venne prestata al sistema aeroportuale ed ai collegamenti dell'Italia verso il resto del mondo. Va apprezzata la gestione dello scalo milanese curata dalla SEA che, affidando ad altre compagnie le tracce orarie lasciate libere da Alitalia, ha consentito di evitare il declino che sarebbe stato possibile a seguito del *de-hubbing* della compagnia di bandiera. Da tale vicenda emerge che una gestione più dinamica degli *slot* è la risorsa principale di uno scalo e che una riforma della *governance* del trasporto aereo diventa un'esigenza non più rinviabile. La principale priorità in questo settore rimane tuttavia la dotazione infrastrutturale di collegamento degli aeroporti con le principali arterie ferroviarie ed autostradali, la cui carenza è avvertita in modo particolare dallo scalo di Malpensa ed è la causa del suo mancato sviluppo. L'azione del Governo manca di una visione sistemica degli scali italiani, che sono lasciati ai loro localismi, in una competizione che non è rivolta verso l'estero, ma è conflittuale perché rivolta verso i concorrenti nazionali. Sarebbe invece necessario favorire una maggiore complementarietà degli scali e le specializzazioni. Annuncia infine che il Gruppo Partito Democratico voterà a favore della mozione 11 (testo 2) accogliendo le modifiche proposte dal Governo (*v. testo 3 nell'Allegato A*) e delle mozioni 273 e 275 (testo 2) e non parteciperà al voto delle altre. (*Applausi dal Gruppo PD*).

CICOLANI (*PdL*). L'aeroporto di Malpensa nasce in una visione del sistema europeo dei trasporti aerei imperniato su *hub*, grandi strutture aeroportuali in cui concentrare i voli a corto raggio da rilanciare sulla rete internazionale. Inoltre, Malpensa era inserito all'incrocio di due importanti Corridoi europei e, in questo senso, vede tuttora confermato il suo ruolo. Negli ultimi anni, tuttavia, la logica degli *hub* è in parte tramontata a favore di un trasporto aereo *point to point*. In questo contesto, la quantità di trasporto aereo sottratta ai sistemi *hub* sarà recuperata per effetto del forte incremento di traffico complessivo ingenerato dalle compagnie a basso costo. Proprio in vista delle previsioni di un notevolissimo aumento del traf-

fico passeggeri è necessario garantire adeguate infrastrutture di collegamento con l'aeroporto di Malpensa, in particolare nel quadro delle iniziative legate a Expo 2015. Considerando tale scalo aeroportuale un centro di servizi indispensabile per tutto il trasporto aereo nazionale ed in particolare del Nord, annuncia che il Gruppo Il Popolo della Libertà voterà a favore delle mozioni nn. 272 e 274, che modifica nel senso indicato dal relatore (*v. testo 2 nell'Allegato A*), mentre non parteciperà al voto sulle altre.

MURA (*LNP*). Le mozioni, che pure si differenziano nelle premesse, sono sostanzialmente concordi per quanto riguarda gli impegni rivolti al Governo. Pertanto il Gruppo della Lega Nord ribadisce il voto favorevole alla propria mozione e a quella presentata dai senatori del PdL, mentre non parteciperà al voto delle mozioni presentate dai senatori della minoranza. (*Applausi dal Gruppo LNP*).

PRESIDENTE. Avverte che i presentatori della mozione n. 11 (testo 2) hanno accolto le modifiche proposte dal Governo (*v. testo 3 nell'Allegato A*), così come i presentatori della mozione n. 273 (*v. testo 2 nell'Allegato A*).

*Il Senato approva le mozioni n. 11 (testo 3), 272, 273 (testo 2), 274 (testo 2) e 275 (testo 2).*

PRESIDENTE. Dà annunzio degli atti di indirizzo e di sindacato ispettivo pervenuti alla Presidenza (*v. Allegato B*) e toglie la seduta.

*La seduta termina alle ore 12,03.*



## RESOCONTO STENOGRAFICO

### Presidenza della vice presidente MAURO

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 9,38*).  
Si dia lettura del processo verbale.

DI NARDO, *segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana del giorno precedente.*

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

### Comunicazioni della Presidenza

PRESIDENTE. L'elenco dei senatori in congedo e assenti per incarico ricevuto dal Senato, nonché ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicati nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

### Preannunzio di votazioni mediante procedimento elettronico

PRESIDENTE. Avverto che nel corso della seduta odierna potranno essere effettuate votazioni qualificate mediante il procedimento elettronico.

Pertanto decorre da questo momento il termine di venti minuti dal preavviso previsto dall'articolo 119, comma 1, del Regolamento (*ore 9,42*).

**Discussione delle mozioni nn. 11 (testo 2) (*Procedimento abbreviato, ai sensi dell'articolo 157, comma 3, del Regolamento*), 272, 273, 274 e 275, sull'aeroporto di Malpensa (ore 9,42)**

**Approvazione delle mozioni nn. 11 (testo 3), 272, 273 (testo 2), 274 (testo 2) e 275 (testo 2)**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione delle mozioni 1-00011 (testo 2), presentata dal senatore Vimercati e da altri senatori, con

procedimento abbreviato ai sensi dell'articolo 157, comma 3, del Regolamento; 1-00272, presentata dal senatore Mura e da altri senatori; 1-00273, presentata dal senatore D'Alia e da altri senatori; 1-00274, presentata dal senatore Butti e da altri senatori; e 1-00275, presentata dal senatore De Toni e da altri senatori, sull'aeroporto di Malpensa.

Ha facoltà di parlare il senatore Vimercati per illustrare la mozione n. 11 (testo 2).

VIMERCATI (*PD*). Signora Presidente, discutiamo oggi questa mozione finalizzata a scongiurare la crisi e a definire un possibile rilancio dell'aeroporto di Milano Malpensa, presentata da me e da altri 100 senatori del Partito Democratico quasi due anni fa, il 18 giugno 2008. Faccio osservare che, ai sensi dell'articolo 157 del nostro Regolamento, avremmo dovuto esaminarla entro 30 giorni. Ne sono passati oltre 600. Cionondimeno, la mozione, di cui presentiamo oggi un testo 2, mantiene ancora una grande attualità.

In questi quasi due anni molto poco è stato fatto dalle autorità locali e da quelle nazionali per scongiurare il declino dell'aeroporto. Nonostante un profluvio di parole e di promesse da parte dei partiti di Governo, Malpensa è stata sostanzialmente abbandonata al suo destino ed ha dovuto pensare quasi da sola a definire una ipotesi di rilancio e ad affrontare l'onda lunga della crisi economica planetaria che ha investito, soprattutto nello scorso 2009, anche il traffico aereo nazionale ed internazionale.

Malpensa, i milanesi e i lombardi aspettano ancora la visita del Governo Berlusconi, invano sollecitata, peraltro a più riprese, anche da Umberto Bossi, che all'esplosione della crisi Alitalia disse, nel suo linguaggio molto colorito: «Eh Berlusconi *l'è un pù incasà...*»; mi consenta di non tradurre, Presidente. «Però, il problema di Malpensa resta», diceva Bossi. «Perché va bene andare a Napoli, ma bisogna anche andare a Malpensa». Noi stiamo ancora aspettando e attendendo la riunione di Governo allo scalo varesino.

Per queste ragioni, la discussione di oggi, sollecitata dalla mozione del PD, può essere ancora utile, perché può essere una sveglia al Governo e una sollecitazione a mantenere gli impegni più volte annunciati. Nella nostra mozione non chiediamo altro: mantenete gli impegni che avete preso con i lombardi, per il rilancio del loro principale aeroporto.

Riepiloghiamo per brevi note la questione. La crisi di Malpensa è conseguente alla scelta di Alitalia di abbandonare lo scalo come proprio *hub*. La successiva vicenda del salvataggio della compagnia di bandiera è nota e non merita di ritornarvi sopra, se non per un punto: la bocciatura della vendita di Alitalia ad Air France fu motivata anche dall'obiettivo di difendere il ruolo degli aeroporti milanesi. In realtà, le cose sono andate ben diversamente. Abbiamo speso quasi 4 miliardi di euro per Alitalia e ci ritroviamo senza una vera compagnia di bandiera e senza una soluzione per Malpensa.

Il *de-hubbing* ha portato alla cancellazione del 90 per cento dei voli di Alitalia e ad un fortissimo ridimensionamento del traffico merci. «Ri-



petto al 2008 i passeggeri e le merci trasportate da Alitalia su Malpensa sono diminuiti, rispettivamente, di 3,3 milioni (meno 68 per cento) e di 106.000 tonnellate (meno 91 per cento)», è scritto nella relazione di bilancio 2009 della SEA, la Società aeroportuale milanese, approvata ieri.

Ma il decremento rispetto al 2007, ultimo anno normale per lo scalo, è ancora più grave. Se nel 2007 erano transitati da Malpensa quasi 24 milioni di passeggeri, nel 2009 il flusso si è fermato a 17,5 milioni (meno 26,5 per cento). Particolarmente pesante è la riduzione dei passeggeri internazionali (meno 6,3 milioni), mentre più contenuto è il calo dei passeggeri nazionali, calati di 51.000 unità. Il cargo perde nel medesimo intervallo di tempo 2007-2009 il 29,3 per cento, passando da 486.000 a 344.000 tonnellate annue. Oggi la quota di mercato di Alitalia-Air One è del 9 per cento, rispetto al 47 per cento del 2007.

Il bilancio avrebbe potuto essere ancora più grave se la SEA non avesse operato per recuperare viaggiatori e merci aprendo lo scalo varesino ad altri vettori. L'arrivo di Lufthansa Italia, nel febbraio 2009, è forse la novità più significativa di questi due anni. Smentendo di fatto le dichiarazioni dei dirigenti della nuova Alitalia-CAI, che non hanno reputato profittevole investire su Milano, Lufthansa ha creato una compagnia di diritto italiano, ha collocato a Malpensa una flotta di nove aeromobili, supportata da un *hangar* per servizi di manutenzione, e ha incrementato l'offerta da Milano di rotte nazionali e internazionali, con l'idea di operare anche per le rotte intercontinentali non appena il mercato lo permetterà. Lufthansa è così passata dal 4 al 13 per cento nelle quote di mercato dello scalo.

Altra novità significativa è la crescita della compagnia *low cost* EasyJet. Nel 2009 i passeggeri serviti dal vettore inglese su Malpensa sono stati pari a 4,6 milioni, in crescita del 34,7 per cento rispetto al 2008, rendendo lo scalo la prima base europea di EasyJet per passeggeri trasportati. Complessivamente, la quota di mercato di EasyJet su Malpensa è passata dall'11 per cento del 2007 al 24 per cento del 2009.

Nel settore merci l'aeroporto ha acquisito la nuova compagnia Cargo-lux Italia, che ha consentito alle imprese lombarde di intensificare le connessioni con Hong Kong, New York e il Canada.

Ciò premesso e riconosciute – ripeto – le iniziative di SEA, l'attivismo dell'aeroporto ha solo limitato i danni provocati dal *de-hubbing*. Inoltre, la strategia impostata potrà dare risultati solo a condizione che le politiche di settore siano in grado di rimuovere le criticità che tuttora influiscono negativamente sul buon funzionamento dello scalo. Deve essere cioè chiaro, ancora oggi, che il cuore pulsante della nostra economia nazionale, la Lombardia, che da sola vale il 18 per cento del PIL italiano, non è in grado di competere ad armi pari con le altre regioni più sviluppate del mondo a causa della perifericità del suo principale aeroporto.

Secondo un recente sondaggio della camera di commercio di Monza e Brianza, il 65 per cento delle imprese lombarde ritiene fondamentale lo scalo di Malpensa per il proprio *business*. Ancora oggi è bene ricordare che i manager del Nord sono costretti ad andare a Parigi o a Francoforte per raggiungere i mercati mondiali e magari anche le fabbriche delocaliz-

zate in molti Paesi. Le poche connessioni sono operate prevalentemente da compagnie straniere, mentre Alitalia ha spostato su Fiumicino tutti i voli intercontinentali, riducendo perfino la frequenza sulla richiestissima rotta per New York.

La stessa città di Milano ha visto in questi anni, complice anche la crisi, molte multinazionali chiudere le proprie sedi, perché la città è ormai ritenuta periferica e poco collegata alle altre grandi capitali economiche del pianeta.

L'Expo 2015, infine, ha fondato una delle sue carte vincenti proprio sui collegamenti diretti con Milano attraverso Malpensa. Oggi la revisione in diminuzione delle attese dei visitatori ha nella difficoltà dei collegamenti aerei una delle principali ragioni. È, quindi, a rischio anche il successo di Expo 2015.

Dobbiamo, dunque, ribadire con forza che la battaglia per il rilancio di Malpensa è cruciale per la ripresa della competitività del sistema produttivo lombardo. Per queste ragioni, dobbiamo fare ogni sforzo per risolvere i problemi tuttora aperti, che gravano come macigni su Malpensa. Innanzitutto, dobbiamo riaffermare che la missione di Malpensa è quella di diventare un grande aeroporto internazionale e intercontinentale. La crescita del *low cost*, pur essendo una buona notizia, rischia però di determinare una torsione degli obiettivi per cui sono stati fatti tanti investimenti. Malpensa, nato per competere con i più grandi scali del mondo, oggi rischia invece di competere con Bergamo per il *low cost*. Persa la partita per diventare *hub* Alitalia, in attesa di capire se si potrà riaprire il discorso con Lufthansa per divenire un *hub* secondario dedicato all'Europa meridionale, è necessario mettere a sistema la pluralità degli scali lombardi: Malpensa, Linate, Orio al Serio e Montichiari devono essere coordinati secondo il principio della specializzazione e con l'obiettivo di creare sinergie industriali. In questo quadro Malpensa deve essere l'aeroporto *point to point* per il traffico internazionale e intercontinentale, con particolare attenzione alla clientela *business*.

Questa è la prima richiesta della nostra mozione: definire al più presto un piano nazionale della rete aeroportuale. Tale richiesta sta in cima agli obiettivi del documento approvato dalla competente Commissione della Camera.

La seconda questione da affrontare con urgenza è quella dell'accessibilità dell'aeroporto. Più in generale, l'inadeguatezza dei collegamenti degli scali italiani con la rete stradale e ferroviaria costituisce una vera e propria emergenza. È dunque necessario concentrare le poche risorse disponibili sui grandi scali che hanno l'onere di connettere l'Italia col mondo. Tra questi vi è Malpensa. Nella mozione non chiediamo nulla di nuovo. Chiediamo di fare ciò che è stato deciso da almeno due governi: la Pedemontana lombarda, già finanziata dal Governo Prodi, che rischia di fermarsi per iniziative localistiche perché non è stato ancora risolto il problema della bancabilità dell'opera; la connessione ferroviaria tra Terminal 1 e Terminal 2, prevista nel catalogo delle opere di Expo 2015; e la nuova linea Gallarate-Rho, già approvata dal CIPE lo scorso 15 luglio 2009.

Leggo che si vuole portare il treno Freccia Rossa a Malpensa. Questo è un buon progetto, ma senza questa nuova linea l'operazione è solo di facciata perché il treno Freccia Rossa viaggerebbe sui binari delle Ferrovie Nord.

Queste opere risolverebbero l'annoso problema dell'accessibilità di Malpensa, creando un collegamento diretto con l'Alta Velocità ferroviaria e con la stazione di Milano centrale, sviluppando forme di intermodalità nel trasporto delle persone e delle merci delle imprese lombarde e venete, e rendendo finalmente funzionale il nesso tra i due terminal.

Onorevoli colleghi, mi avvio a concludere chiedendovi attenzione per questa mozione che non esprime solo un'opinione del nostro partito, ma, ne sono certo, coglie in pieno le istanze di un territorio, quello della Lombardia e dell'intero Nord, che vuole continuare a svolgere il ruolo di locomotiva dell'economia nazionale – e le notizie di questi giorni credo ne sottolineino l'importanza – e può tornare a svolgerlo con successo solo se si superano le criticità che oggi ne ostacolano la competizione internazionale. Malpensa può essere un grande fattore di crescita economica del Paese.

Per queste ragioni, vi chiedo il voto per la mozione posta alla vostra attenzione e chiedo al Governo di passare dalle parole ai fatti mantenendo gli impegni assunti con i cittadini e le imprese lombarde. (*Applausi dal Gruppo PD e del senatore De Toni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Mura per illustrare la mozione n. 272.

MURA (*LNP*). Signora Presidente, onorevoli colleghi, vice ministro Castelli, la mozione che mi accingo a presentare vuole andare ben oltre la linea programmatica delle opere infrastrutturali e strutturali necessarie per il Paese. Infatti, insieme al rilancio dell'*hub* di Malpensa ci sono 56.000 posti di lavoro ed un'economia – prima fra tutte quella del Nord per pure ragioni geografiche, ma le conseguenze sarebbero comunque pagate, con effetto domino, dall'intero Paese – che devono essere tutelati.

Perché l'aeroporto di Malpensa non può essere privato delle tratte internazionali? Perché queste rappresentano circa 770 milioni di euro in indotto propriamente turistico, ai quali si aggiungono altri 350.000 euro derivati dal traffico aereo per motivi di lavoro. 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 risvolti molto preoccupanti in termini occupazionali.

Malpensa, come ha più volte sottolineato il nostro segretario federale, il ministro Umberto Bossi, è il cuore del territorio padano, il crocevia che collega il Mare del Nord con la Liguria, con Genova. Tre corridoi pluri-modali interessano direttamente il nostro Paese ed in particolare, come ricordano giustamente anche i senatori del PdL nella loro mozione, su Malpensa passano i corridoi Rotterdam-Sempione-Novara-Genova (Corridoio dei due mari), Lisbona-Torino-Milano-Trieste-Kiev (Corridoio 5) e Ber-

lino-Monaco-Verona-Palermo (Corridoio 1), collocando quindi Malpensa come nodo, cerniera dei corridoi.

Dobbiamo operare una scelta fondamentale per il rilancio della nostra economia: dobbiamo imparare a fare i nostri interessi, quelli del nostro territorio, il territorio del Nord, e di conseguenza dell'intero Paese, tenendo ben presente che un attacco a Malpensa diventerebbe un attacco al Nord, alla Lombardia, al Veneto, al Piemonte, che sono la vera e propria spina dorsale dell'intero sistema economico del nostro Paese.

Ma andiamo per gradi. Perché investire ancora su Malpensa? Prima di tutto, e noi della Lega Nord lo diciamo da sempre, perché è al centro di un'area che costituisce il motore economico dell'intero Paese, con 1.361.000 imprese. Ricordo che l'aeroporto di Malpensa in dieci anni ha rappresentato in Lombardia una risorsa strategica anche per l'occupazione: 100.000 tra occupati diretti, indiretti e indotto, con il 68 per cento dei biglietti internazionali venduti nel nostro Paese. Potenziare i voli intercontinentali lancerebbe l'economia del Nord di oltre 2,5 punti per cento entro il 2020. Declassare quindi questo *hub* comporterà un taglio di 8 milioni di passeggeri l'anno e la perdita di 1.000 milioni di euro. Sono cifre molto importanti.

Do lettura di alcune cifre, che sono importanti per capire cosa sia realmente l'aeroporto di Malpensa: esso ha rappresentato, fino al 2006, il primo scalo europeo per tassi di sviluppo del traffico di merci, pari al 16,2 per cento tra il 2006 e il 2007, e secondo per crescita del numero dei passeggeri, con il 9,7 per cento. Questi sono dati che devono far pensare.

Il cosiddetto *de-hubbing* subitaneo posto in essere da Alitalia su Malpensa ha visibilmente provocato una perdita per lo scalo di Malpensa 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.

Con l'approvazione del piano di *de-hubbing* Alitalia è passata da 1.238 voli settimanali a soli 352. Per quanto riguarda poi i voli intercontinentali, anche in questo caso non ci sono stati incrementi o variazioni dell'offerta di volo. Un anno fa, poi, nell'aprile 2009, con l'inizio della stagione estiva, quella che dovrebbe quindi far registrare il tutto esaurito o quasi, i voli su Malpensa si sono ridotti ulteriormente passando da 201 a 185, per arrivare a settembre 2009 a soli 159, il che significa che in una sola settimana è partito un solo veicolo all'ora.

Ma andiamo a toccare il portafogli: come è variata l'offerta complessiva dello scalo di Malpensa? Riferendoci al periodo di tempo compreso tra il 2007 ed il 2008, vediamo che per le tratte domestiche siamo scesi del 17,4 per cento, per le internazionali del 7,9 per cento mentre per le intercontinentali il calo è stato del 15,1 per cento. Una media del 10 per cento in meno in un solo anno, che tradotto in cifre significa circa 5 milioni e mezzo di passeggeri che non hanno volato, 8.129 tonnellate di merce che non sono state trasportate sui nostri cieli.

E credo che solo questi dati debbano servire quantomeno a lanciare una riflessione: siamo il primo Paese per arte e turismo, abbiamo un indice di *incoming* nettamente al di sopra della media, persone che giungono nel nostro Paese dagli Stati immediatamente confinanti e non solo. E noi vogliamo ridurre, dimezzare, quasi annullare una fonte certa di introito e di rilancio della nostra economia? Qualcuno potrebbe forse dire che lo scalo di Malpensa rappresenta un inutile dispiego di forze e di denaro. Questo potrebbe essere vero se i dati, a due anni dall'insediamento di Lufthansa Italia, non dimostrassero il contrario. Solo a novembre 2008 Lufthansa Italia lancia otto nuove destinazioni intercontinentali proprio sullo scalo di Malpensa, oltre a posizionare *in loco* altri sei aeromobili. A febbraio 2009 poi vengono persino inaugurati due nuovi voli per New York e per Chicago, ed il mese dopo ecco collegate Roma, Napoli e Bari.

L'andamento del gruppo Lufthansa Italia 2009 rispetto al 2008 registra un evidente raddoppio degli introiti, e quindi dell'utilizzo delle attrezzature, dello scalo, delle tratte proposte. Lo stesso vale per le altre compagnie, le cosiddette *low cost*, come la EasyJet che proprio su Malpensa ha creato una grossa fetta di mercato e che vede, lo scorso febbraio, la compagnia in maglia arancione sfoggiare 17 aerei di base, nove nuove destinazioni già in vendita ed altre cinque che sono tuttora allo studio degli operatori turistici.

Infine, ma potrei citare molto altro, vorrei anche ricordare che da gennaio 2008 a marzo 2009 diverse compagnie aeree di Stati stranieri hanno piazzato sul nostro territorio, nel nostro aeroporto padano uno o più aeromobili di bandiera. Significa che il mercato esiste e noi dobbiamo essere altrettanto bravi da cogliere al volo, e scusate il gioco di parole, le incredibili potenzialità che questo rappresenta.

Lo scalo di Malpensa è l'unico grande aeroporto a crescere in tutta Europa: da aprile a dicembre è stato infatti l'unico a registrare un aumento del 9 per cento. I dati su tutta l'Europa sono significativi: li comparo in una tabella. Gli scali europei hanno perso mediamente il 6,5 per cento. Malpensa ha guadagnato il 3 per cento nel 2009 ed il 9,5 per cento nel 2010. Soltanto l'aumento del traffico merci sull'aeroporto di Malpensa nel primo trimestre è stato del 39 per cento, l'unico, o forse uno dei pochi, dove la SEA che lo gestisce ha investito il proprio capitale per apporre alcune sostanziali migliorie. Insieme ad una ridefinizione dei percorsi interni ed una ridefinizione dell'offerta commerciale, la SEA ha anche affiancato un vero e proprio *restyling* non solo dell'aeroporto di Milano Malpensa, ma anche di Milano Linate, del Terminal 2 oltre alla realizzazione di due nuovi parcheggi.

Altro punto fondamentale, però, è quello legato alle infrastrutture collegate all'aeroporto di Malpensa. Le opere cosiddette connesse, previste dal *dossier* Expo 2015, sono fondamentali, infatti, per il collegamento tra Malpensa e il resto del territorio, atteso che, in tutti questi anni, lo Stato fino ad ora non aveva mai provveduto ad erogare i necessari finanziamenti atti a inserire l'aeroporto di Malpensa in un contesto infrastruttu-

rale all'altezza del suo ruolo di aeroporto intercontinentale. Le opere connesse avviate dal Governo sono sia sul fronte ferroviario che stradale.

Mi permetto rapidamente di fare un piccolo elenco: mi riferisco alla riqualificazione della linea ferroviaria Saronno-Seregno, al nuovo collegamento ferroviario transfrontaliere Arcisate-Stabio, alla tratta Arcisate-confine di Stato, al raddoppio della linea ferroviaria Milano-Mortara, alla tratta Cascina Bruciata-Parona Lomellina, al potenziamento della linea ferroviaria Novara-Seregno-Variante di Galliate, alla Variante di Galliate, per passare poi alla tangenziale ovest di Galliate, al collegamento diretto tra l'interconnessione RFO di Novara ovest e la linea FNME Novara-Malpensa, al potenziamento della linea Rho-Arona, alla tratta Rho-Gallarate, oltre – per concludere, l'elenco è lungo – all'indispensabile collegamento tra la Statale n. 11 «Padana Superiore» a Magenta e la tangenziale ovest di Milano, con la variante di Abbiategrasso e l'adeguamento in sede del tratto della strada statale n. 494 da Abbiategrasso fino al nuovo Ponte sul Ticino.

Mi avvio quindi a concludere sottolineando che non stiamo parlando solo di strutture, ma anche di persone, dei nostri lavoratori. È anche per loro che la Lega Nord si è sempre impegnata per il mantenimento dell'aeroporto di Malpensa. (*Applausi dai Gruppi LNP e PdL. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore D'Alia per illustrare la mozione n. 273.

D'ALIA (*UDC-SVP-IS-Aut*). Signora Presidente, io non penso che Malpensa sia un aeroporto padano, perché, se così fosse, la pratica sarebbe già chiusa e archiviata in quanto si tratterebbe di un problema della Regione Lombardia e della macroarea del Nord.

Credo che il tema sollevato nelle mozioni presentate da tutti i Gruppi parlamentari sia qual è la politica del Governo rispetto al sistema aeroportuale italiano, quale il ruolo che questo ha nel contesto dei trasporti internazionali ed intercontinentali e come, dopo l'operazione Alitalia, si colloca nello scenario di questo sistema Malpensa, che non è più un *hub*, che non ha questa possibilità e che si trova a scontare anche il limite di un mercato amministrato dall'esercizio in condizioni di monopolio di Alitalia. Ciò, caro collega Mura, per la scelta che il Governo ha fatto di privatizzare Alitalia, creandole condizioni di mercato esclusive per potersi risanare e rilanciare. Si tratta di una scelta discutibile – noi l'abbiamo criticata fortemente – ma è una scelta che voi e questo Governo avete fatto e che determina oggi un ruolo diverso e certamente marginale di Malpensa rispetto a Fiumicino.

Se noi dimentichiamo il passato, o riteniamo di occuparci di tali questioni in maniera occasionale e demagogica, questo Paese non andrà da nessuna parte. Il problema di Malpensa si pone oggi partendo dal presupposto che, nonostante la scelta fatta dal Governo (giusta nel momento in cui si è trovato a dover scegliere dove organizzare il sistema trasportistico di Alitalia e avendo scelto Fiumicino), il baricentro del sistema è diventato

Fiumicino. Non solo questo è avvenuto, ma quote consistenti (se non esclusive) del mercato nazionale ed internazionale sono state affidate, per un certo periodo di tempo, ad Alitalia in via esclusiva, in deroga anche al trattato dell'Unione europea e al sistema della libera concorrenza. Sono state derogate norme comunitarie e si è attivato un sistema di protezione sociale che non ha mai avuto eguali nel nostro Paese, anche sotto il profilo della tutela dei lavoratori. Tutto questo ha comportato una scelta che ha penalizzato e marginalizzato Malpensa.

Nonostante ciò, poiché esistono consistenti fette di mercato, Malpensa ha vissuto ed è sopravvissuta, tanto è vero che i dati del bilancio della SEA fanno registrare un utile – come dichiara il suo Presidente – di 52 milioni di euro. C'è una serie di criticità e di problemi legati all'occupazione e vi è altresì una serie di problemi di assetto strategico rispetto ai quali il Parlamento e il Governo devono farsi carico di dare una risposta. Certamente, però, né il Parlamento, né il Governo possono pensare di non dare per acquisito il dato di una scelta politica che l'Esecutivo ha fatto su questa materia, privilegiando il sistema Alitalia e Fiumicino.

In questo contesto, è evidente che deve cambiare anche il sistema di governo di quell'aeroporto. In che senso? Essendo la società che lo gestisce partecipata, ad esempio, dal Comune di Milano ed essendoci degli utili, questi devono essere finalizzati ad investimenti sull'aeroporto di Malpensa per renderlo più efficiente e integrato dal punto di vista trasportistico e, ad esempio, utile all'Expo 2015. Quest'ultimo, infatti, è un evento nazionale e internazionale di cui tutti dobbiamo farci carico e rispetto al quale c'è la necessità di una politica di sostegno a quel sistema dei trasporti in modo da agevolare la riuscita di un così grande evento.

C'è poi l'esigenza di capire a che tipo di mercato ed a quale tipo di domanda deve assolvere Malpensa: il rischio qual è? Se immaginiamo di fare degli interventi assistenziali – di natura un po' meridionale, come qualcuno potrebbe dire – su Malpensa, perché la politica nazionale del Governo non è capace di dare un quadro più generale di sviluppo e rilancio di Malpensa, e quindi pensiamo di sostituire alla necessità di un piano strategico nazionale che riguarda tutto il sistema dei trasporti – in cui Malpensa ci sta perché i dati del mercato dicono che ci sta e ci sta bene e può starci ancora meglio – e se tutto questo lo facciamo immaginando di intervenire con provvidenze su Malpensa per cercare di supplire ad una logica di mercato che è stata in qualche modo menomata dalla scelta fatta dall'Italia, noi commettiamo un gravissimo errore e non facciamo l'interesse, né del Paese, né di Malpensa, ma forse di una Padania che non esiste.

Vorrei fare un'altra considerazione, affidando poi al dibattito e quindi all'intervento della collega Poli Bortone l'approfondimento di merito delle questioni. Credo che il punto centrale di cui dobbiamo discutere sia il seguente. In questi giorni alla Commissione bicamerale per l'attuazione del federalismo fiscale si sta discutendo di un provvedimento che riguarda il cosiddetto federalismo demaniale, cioè il trasferimento di una serie di beni dallo Stato alle Regioni ed agli enti locali. Nell'ambito di questo provve-

dimento rientra anche il problema dell'individuazione di quegli aeroporti di interesse nazionale, regionale e locale che, a seconda della classificazione, dovrebbero – uso il condizionale – essere assegnati agli enti territoriali di riferimento.

Il discorso va allora inserito in questo contesto, cioè va innanzi tutto definito a cosa serve Malpensa ed a che cosa servono tutti gli altri aeroporti. Il collega Vimercati parlava, ad esempio, di Bergamo ed anche delle intese che sono state fatte. Anche in questo caso, con riferimento agli aeroporti, e quindi al sistema trasportistico nazionale e internazionale, da un lato si trasferisce la responsabilità degli stessi ad enti diversi dallo Stato, determinando anche un cambio di *governance* e di scelte per lo sviluppo del territorio, dall'altro si chiede (mi rivolgo ovviamente a lei, signor Vice Ministro, per il ragionamento generale) un rilancio come *hub* o comunque come aeroporto internazionale di Malpensa. Se tutto ciò non avviene in un sistema coordinato, in cui la mano destra sa cosa fa la mano sinistra ed in cui anche il Governo ci dice che cosa vuole fare del sistema aeroportuale italiano (se intende trasferirlo in tutto o in parte alle Regioni o agli enti locali o se invece ritiene che si debbano fare delle scelte strategiche, per cui vi sono degli aeroporti che hanno una loro funzione nazionale e internazionale), e se non comprendiamo quali politiche si accompagnano a questo tipo di scelte evidentemente anche il dibattito di oggi rischia di essere un po' stucchevole e non ci porterà da nessuna parte.

Mi auguro invece che, proprio perché quasi tutte le mozioni hanno lo stesso scopo, quello cioè di porre Malpensa al centro dell'attenzione della politica nazionale proprio per la sua funzione nazionale, da questo punto di vista forse il dibattito di oggi qualche passo avanti lo possa fare. Certamente, non considereremo un passo avanti l'idea che le mozioni approvate da questo ramo del Parlamento siano funzionali a qualche intervento assistenziale in più per qualche categoria che si trova scoperta rispetto alle scelte che il Governo ha fatto, perché, se fosse così, saremmo totalmente contrari. (*Applausi dai Gruppi UDC-SVP-IS-Aut e PD e del senatore BURGARETTA APARO*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Cantoni per illustrare la mozione n. 274.

CANTONI (*PdL*). Signora Presidente, onorevoli colleghi, oggi parliamo ancora una volta di Malpensa. Ricordo che due anni fa in quest'Aula ci furono degli accesi dibattiti, perché non si era capita l'importanza, a mio avviso, che l'aeroporto di Malpensa sia un aeroporto intercontinentale e che sia al servizio del Paese. Non c'è infatti una logica di privilegiare i partiti del Nord contro il Centro o il Sud in un sistema infrastrutturale avente carattere nazionale.

Questa considerazione ci consente di uscire dal provincialismo che aveva contraddistinto le nostre accese discussioni nel momento in cui Alitalia decise di delegittimare – perdonatemi l'angolazione – l'aeroporto di Malpensa, a mio avviso facendo un grandissimo errore, dal momento che



non si tenne in considerazione che il 70 per cento dei voli *business* si concentrano nell'Italia del Nord e che difficilmente i nostri imprenditori con la valigetta, che vanno in tutto il mondo per vendere i nostri prodotti, avrebbero utilizzato l'*hub* di Roma, ma avrebbero privilegiato – ahimè, com'è successo – gli aeroporti del Nord Europa: Zurigo, Vienna, Francoforte e Londra.

Quella decisione ci ha provocato una situazione di grandissimo disagio, perché l'aeroporto di Malpensa ha perso 10 milioni di viaggiatori. Il problema – si disse allora – era che Alitalia in questo modo avrebbe eliminato le perdite determinate dal costo di Malpensa: ma, malgrado questa sciocca e improvvida decisione, Alitalia continua a perdere massicciamente. Al contrario, l'aeroporto di Malpensa, grazie ad una sapiente gestione del *management* e degli azionisti di SEA, ha recuperato alcuni milioni di viaggiatori.

Non ripeterò i dati che sono stati sapientemente indicati dai colleghi che mi hanno preceduto, perché lo hanno fatto con estrema attenzione e puntualità. Desidero solamente puntualizzare un fatto significativo. L'aeroporto di Malpensa ormai parla tedesco, dal momento che la compagnia Lufthansa ha aumentato del 109 per cento la propria capacità operativa: una grande compagnia mondiale, unitamente a EasyJet, sta sostituendo l'Alitalia. Non facciamo altro che accompagnare quella miope decisione con la presenza di vettori di altri Paesi che appartengono comunque all'Unione europea, ma che hanno capito che l'aeroporto di Malpensa è estremamente importante, non solo per l'Italia, ma per tutta l'Europa. Voglio ricordare che tra pochi anni a Milano vi sarà un evento mondiale: l'Expo 2015. È quindi assolutamente necessario, dacché ci attendiamo oltre 20 milioni di visitatori, far sì che Malpensa ritorni ad essere un *hub* intercontinentale assolutamente sganciato dalla compagnia di bandiera, ma in ogni caso agganciato alle compagnie che hanno visto con estrema acutezza quello che Malpensa può rappresentare: un *hub* intercontinentale europeo.

Noi riteniamo quindi – senza ricordare i dati che sono stati evidenziati con estrema puntualità – che sia di importanza fondamentale, fermo restando che dobbiamo innanzitutto far sì che l'aeroporto di Malpensa sia considerato di interesse strategico per il Paese e per l'Europa, produrre di concerto con le Regioni del Nord un *action plan* da cui si evincano i ruoli e le funzioni dei vari impianti aeroportuali gravitanti nelle rispettive Regioni, in modo da realizzare opportune sinergie anche in considerazione del modificato quadro dell'offerta di trasporto aereo.

È altresì importante identificare un piano operativo che garantisca l'offerta organica delle infrastrutture legate all'accesso all'impianto aeroportuale che, com'è stato evidenziato, ha conosciuto dei grandissimi miglioramenti sotto il profilo della mobilità e della raggiungibilità di Malpensa.

Appare inoltre fondamentale sbloccare, quanto prima possibile, tutte le altre opere già approvate dal CIPE nella XIV legislatura, direttamente o indirettamente collegate con l'aeroporto di Malpensa, nonché promuov-

vere con urgenza le revisioni di tutti i trattati bilaterali extra Unione europea, ove non siano già gestiti a livello comunitario.

Questi sono, a mio avviso, alcuni punti fondamentali, ai quali va ad aggiungersi poi la necessità di eliminare il monopolio della Roma-Milano (e viceversa), attualmente assegnata, appunto, ad una sola compagnia, che ritengo non debba continuare ad essere la compagnia di bandiera, per l'aeroporto di Malpensa. (*Applausi dai Gruppi PdL e del LNP*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore De Toni per illustrare la mozione n. 275.

DE TONI (*IdV*). Signora Presidente, onorevoli senatori, signori membri del Governo, la mozione n. 275, presentata dal Gruppo dell'Italia dei Valori, è l'ennesimo tentativo di impegnare il Governo a dare piena attuazione agli impegni assunti negli anni sulle politiche di rilancio dello scalo di Malpensa e sul potenziamento del sistema della mobilità, che non riguarda solo le grandi vie di accesso all'aeroporto, ma anche la rete complessiva che costituisce il supporto al sistema urbano. Vi è la necessità di prendere atto, una volta per tutte, di quel che è stato fatto e di quello che rimane ancora da fare per costruire un vero sistema aeroportuale in grado di competere a livello internazionale.

L'indagine conoscitiva realizzata dalla IX Commissione permanente della Camera dei deputati sul sistema aeroportuale italiano delinea un sistema diffuso, ma debole e scarsamente idoneo a fronteggiare le potenzialità di crescita del traffico aereo, definito nello stesso documento conclusivo un sistema in difficoltà. Tale condizione dipende, in parte, da carenze ed 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 da tale indagine, tuttavia, non si riferisce tanto alla situazione attuale, ma a quella che si potrà determinare nei prossimi anni, e questo credo sia per noi importante.

È interesse generale e prioritario utilizzare le scarse risorse disponibili per ammodernare, ampliare e potenziare, in modo mirato, gli aeroporti già esistenti. In un tale contesto, l'aeroporto di Malpensa è il classico caso di scuola che diventa caso concreto.

Mi piace ricordare l'*incipit* di un articolo del quotidiano «la Repubblica» del 10 marzo 2008 che, in piena crisi Alitalia, diceva: «Nessuna pietà per Malpensa». A distanza di due anni, si potrebbe riutilizzare sullo scalo lombardo la stessa identica espressione. Quello che potremmo definire il caso Malpensa si intreccia, com'è noto, con le travagliate e complesse vicende del caso Alitalia, con le vicende cioè di una compagnia per la quale, per anni, si sono unite gestioni irresponsabili a capitalizzazioni inutili.

L'evoluzione del caso Malpensa si correla inevitabilmente, dunque, con le scelte riguardanti il salvataggio del vettore nazionale da parte di altri vettori, per certi aspetti interessati – come nel caso di Air France –

ad investire proprio sullo scalo lombardo, sviluppandone le caratteristiche di *hub*, per lasciare, invece, all'aeroporto di Fiumicino il ruolo di scalo *point to point* destinato soprattutto alla clientela *business*. Siffatto orientamento verrà gradualmente invertito nella strategia di Air France-KLM che, in concorrenza con Lufthansa, relativamente alle vicende del progetto Fénice punterà alla valorizzazione di Fiumicino come scalo d'appoggio per le rotte verso l'Africa ed il Medio Oriente, con l'inevitabile e conseguente declassamento dello scalo di Malpensa.

Ebbene, a distanza di più di dieci anni dalla sua inaugurazione come aeroporto intercontinentale, dopo due anni dalla conclusione della vicenda legata alla privatizzazione dell'ex compagnia di bandiera, il Governo non ha fatto molto per cercare soluzioni alternative alla non praticabilità del rilancio di Alitalia a Malpensa e ancor meno per il rilancio dell'intero sistema aeroportuale lombardo. Non si sono tenute in considerazione le potenzialità del sistema economico che gravita intorno allo scalo di Malpensa, nonostante – come è già stato evidenziato – il mondo imprenditoriale abbia manifestato a gran voce quanto lo sviluppo di Malpensa rappresenti per Milano e per la Lombardia una necessità imprescindibile per rafforzare le relazioni con tutti i principali mercati.

Il nodo cruciale della questione dell'aeroporto di Malpensa è che esso soffre di un'accessibilità inadeguata, che ne fa troppo spesso una scelta secondaria per gli stessi viaggiatori dell'Italia nord-occidentale. Si sono succeduti negli anni interventi a livello comunitario, nazionale e regionale mirati a garantire l'offerta organica delle infrastrutture legate all'accesso all'impianto aeroportuale.

Voglio brevemente passare in rassegna alcune delle misure adottate. Le strutture aeroportuali dello scalo lombardo sono state indicate come componenti di uno dei due unici impianti intercontinentali del Paese dal piano generale dei trasporti approvato nel maggio 1986, e sempre riconfermato nei successivi aggiornamenti; l'impianto aeroportuale intercontinentale di Malpensa è stato altresì considerato dal Consiglio europeo quale nodo aeroportuale chiave del sistema dei grandi *hub*. Nel 1994, il Consiglio europeo ha individuato un elenco di undici progetti prioritari nel settore dei trasporti, di cui tre riguardavano in modo diretto il nostro Paese, ed in particolare uno dei tre riguardava proprio Malpensa.

L'inserimento dell'impianto aeroportuale lombardo 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, al cui interno compaiono i tre corridoi plurimodali che interessavano direttamente il nostro Paese ed in particolare i tre corridoi al cui incrocio si trova Malpensa.

Nella XIV legislatura il CIPE ha approvato un piano decennale delle infrastrutture strategiche al cui interno è stata prevista una serie di interventi legati al completamento delle opere stradali, ferroviarie e metropolitane di accesso all'impianto aeroportuale di Malpensa. Dal 2001, alcuni passi in avanti sono stati fatti con l'apertura il 31 marzo 2008 della super-

strada Malpensa-Boffalora, il completamento del tunnel ferroviario di Castellanza e l'apertura dei cantieri della Pedemontana lombarda e della ferrovia Arcisate-Stabio; ma moltissimo resta ancora da fare – come si evince dal rapporto realizzato da Assolombarda, Confindustria Genova e Unione industriale di Torino presentato a febbraio 2010 – a cominciare, soprattutto in vista dell'Expo 2015, 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 dello stesso aeroporto.

Dopo aver tratteggiato questo quadro, in sostanza, quello che chiediamo nella nostra mozione è che il Governo si impegni, una volta per tutte, a superare le difficoltà poste in essere dall'attuale assetto normativo e regolamentare, mostratosi sino ad oggi incapace di gestire la complessità del sistema del trasporto aereo italiano, ed in particolare dello scalo di Malpensa, affinché vi sia una maggiore chiarezza dei ruoli e delle relazioni tra gli attori coinvolti a livello centrale e regionale. Il Governo deve adottare tutti gli strumenti possibili per razionalizzare l'uso delle attuali strutture e dare un servizio migliore ai cittadini utenti; deve impegnarsi a confermare il piano di investimenti per la realizzazione delle opere finalizzate a connettere in modo efficace l'aeroporto di Malpensa con il suo bacino d'utenza, nonché individuare nuovi collegamenti intercontinentali per il rilancio dell'intero sistema aeroportuale in questione, prestando la massima attenzione alla difesa dei livelli occupazionali esistenti, che per certi aspetti sono in pericolo.

Il Governo si impegni dunque a costruire e a sviluppare un vero e proprio *network* in grado di produrre un'offerta commerciale competitiva con i grandi aeroporti del Centro-Nord, garantendo non da ultimo il rispetto dei territori coinvolti. (*Applausi dai Gruppi IdV e PD*).

### **Saluto ad una rappresentanza di studenti**

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, vi informo che stanno assistendo ai nostri lavori gli studenti dell'Istituto tecnico industriale «Guglielmo Marconi» di Rovereto, in provincia di Trento, ai quali diamo il benvenuto. (*Applausi*).

### **Ripresa della discussione delle mozioni nn. 11 (testo 2), 272, 273, 274 e 275 (ore 10,26)**

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione.

È iscritto a parlare il senatore Rossi Paolo. Ne ha facoltà.

ROSSI Paolo (*PD*). Signora Presidente, la questione riguardante Malpensa, scorta da una certa angolazione, mi ha fatto tornare in mente un

fortunato libro di Andrea Camilleri intitolato: «Il birraio di Preston». Qual è, in particolare, la specificità di questo libro? Ve la faccio breve: giunti all'ultima pagina, ci si rende conto che, mutando l'ordine dei fattori, il prodotto non cambia. Ognuno dei diciotto capitoli di cui è composto esaurisce la storia, pur aggiungendo un particolare in più, cosicché il lettore si trova dinanzi ad un romanzo scritto a chiave, che teoricamente si può cominciare non necessariamente dal principio ma da qualsiasi punto.

Voglio dire che, anche a prescindere da proiezioni, tabelle e numeri, il dato di fondo è che Malpensa – pur nell'accidentato cammino che l'ha vista protagonista rispetto alla vicenda della compagnia di bandiera – rimane e deve rimanere una grande opportunità, specie se considerata alla luce degli investimenti previsti per Expo del 2015.

È ormai consuetudine consolidata far risalire talune criticità e il lento volgere su un piano inclinato, con il consapevole disegno di voler fare di Malpensa la classica cattedrale nel deserto, soprattutto agli effetti del Governo Prodi: una posizione tanto ingenerosa quanto politicamente inesatta. Verrebbe da chiedersi piuttosto che cosa ne è della fata Morgana del ponte sullo Stretto, in un Paese che latita da decenni – al di là dei proclami – nelle infrastrutture, o perché mai qualsiasi progetto di ampio respiro – l'ultimo esempio, senza entrare nei contenuti, sono le dichiarazioni sul nucleare – venga datato a partire dal 2013, cioè dalla fine prevista della legislatura.

Credo, viceversa, che vi siano questioni riguardanti il bene del Paese sulle quali è giusto ed opportuno trovare consenso e – dal mio punto di vista – finanche convergenze fra l'Esecutivo e l'opposizione. Sarebbe infatti miope considerare Malpensa alla stregua di una problematica meramente regionale, collegata cioè al perimetro condominiale lombardo e posta in relazione esclusivamente agli snodi limitrofi di Linate, Orio al Serio e Brescia Montichiari.

Va messo in campo non un discorso di parte, perché non siamo in presenza di un mero interesse settentrionale che ci si limita di fatto a sventolare come una clava per denunciare le inadempienze dell'Esecutivo, del quale poi paradossalmente qualcuno degli sbandieratori è parte integralmente. Valorizzare Malpensa, la sua forza lavoro e le sue enormi potenzialità, significa qualificare non solo un'area nevralgica e centrale della piccola e media impresa e dei suoi occupati, ma il Paese nel suo insieme.

Occorre quindi alzare lo sguardo dalla mattonella che si ha sotto i piedi e spingere avanti la prospettiva: vincere, insomma, la sensazione che si ha dinanzi a qualsiasi discorso concernente servizi e infrastrutture che, per annunciare una novità, implicitamente ci si debba ridurre a denunciare un ritardo. Ed è quanto mai sconveniente perseverare entro un paradigma che affronta solo in parte e nulla risolve, com'è quello della sterile e vuota contrapposizione tra Roma e Milano.

Credo sia venuto il momento di passare dalle intenzioni ai fatti: promuovere, senza ulteriormente rimandare, una serie di misure che possano garantire continuità di crescita e fruibilità dei servizi, partendo dai colle-

gamenti con lo scalo aeroportuale che sono fondamentali e oggi largamente insufficienti.

I dati di consolidamento oggettivi e di ripresa di Malpensa devono far riflettere e mi chiedo quanto sarebbe sciocco – questo vale anche per noi dell'opposizione – sabotare il timone dopo aver così faticosamente rialzato le vele, in attesa che soffi il vento. Per questo ogni capitolo, ogni aspetto riguardante lo scalo milanese e il suo sviluppo, non può esaurirsi fra fastidio e fascino, resistenza e resa: da qualsiasi punto ci volgiamo per affrontare il problema, ne emerge la sua centralità non periferica, lungo una deriva che oltrepassa con disinvoltura i confini platonici e rassicuranti di una inesistente Padania, per imporsi entro una cornice di ben altro respiro e più ampia per il bene del Paese. (*Applausi dal Gruppo PD. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritta a parlare la senatrice Poli Bortone. Ne ha facoltà.

POLI BORTONE (*UDC-SVP-IS-Aut*). Signora Presidente, premetto che non usufruirò dell'intero tempo a mia disposizione, essendo già intervenuto il collega D'Alia.

Come rappresentante del Movimento Io Sud desidero intervenire a favore di un aeroporto che anch'io considero essere non certamente padano, ossia un aeroporto di una sorta di zona virtuale alla quale si fa riferimento troppo frequentemente nel nostro Parlamento. Intervengo piuttosto a difesa di un aeroporto italiano che oggi non riveste più quel ruolo importante che lo stesso I Governo Berlusconi del 1994 aveva voluto ritagliare in termini di strategicità di intervento e di forte impegno anche di carattere finanziario per garantire che ci fosse un *hub* e, quindi, un punto di riferimento nazionale per i trasporti internazionali. Questa doveva essere la funzione di Malpensa.

Ma credo che la vicenda Malpensa oggi paghi anche lo scotto di due problemi importanti: in primo luogo, la politica decisamente assistenzialistica – questa volta sì, l'aggettivo va usato fino in fondo – degli anni scorsi in favore di Alitalia (che continua a mantenere una sorta di regime di monopolio, contribuendo con questo anche ad una forte discriminazione territoriale rispetto ai territori del Mezzogiorno d'Italia, che si trovano decisamente in uno stato di sofferenza per la mancanza di libertà rispetto al sistema dei trasporti e quindi di collegamento, all'interno della nostra Nazione); in secondo luogo, anche una politica abbastanza miope in termini di trasporto aereo, che ha voluto disattendere lo spirito del Libro bianco dell'Europa, portato avanti ormai da più di dieci anni, in base al quale si insisteva affinché si realizzasse una sorta di concentrazione di forza rispetto a compagnie aeree che, come tutte le altre imprese, da sole non potevano reggere. In tal senso, l'Europa invitava a guardare le altre esperienze del mondo, certamente ben lontane dall'attualità italiana in cui Alitalia continua ad agire in regime di monopolio, nonostante le reiterate discussioni e i reiterati impegni in tema di liberalizzazioni.

Pertanto, desideriamo non soltanto che Malpensa rimanga, ma che sia potenziato, purché rivesta veramente quel ruolo di aeroporto italiano, con tutte le funzioni che competono ad un aeroporto di siffatto rango. Ricordo, al riguardo, che in Italia, ad esempio, manca una compagnia aerea che consenta i trasporti interregionali. In qualsiasi altra parte del mondo esistono piccole compagnie aeree che consentono trasporti del genere e che finiscono con il creare una parità di opportunità tra territori che dovrebbe essere alla base del federalismo; non di quello fiscale, ma del federalismo. A questo proposito, colleghi, se dovessimo percorrere la strada indicata dal collega D'Alia, che è quella del primo decreto attuativo sul federalismo, quello del federalismo demaniale, tanto per intenderci, potremmo dire che a questo punto, se di federalismo si deve parlare fino in fondo e se dobbiamo affezionarci a certe sue interpretazioni, essendo l'aeroporto – come qualcuno sostiene – un aeroporto padano, se la veda la Padania per gli oneri, gli eventuali ricavi o, naturalmente, le eventuali perdite. Così non è e non deve essere rispetto ad un aeroporto che deve rivestire una funzione di livello nazionale per consentire non soltanto il collegamento con i trasporti nazionali ma, proprio in virtù della sua funzione di *hub* internazionale, anche il collegamento per le merci. Mi piace ricordare che Malpensa è il primo scalo merci italiano e che pertanto riveste una funzione importantissima.

Probabilmente si dovrebbe fare una politica di maggior raccordo, a livello nazionale, con Lufthansa. È pregevole il fatto che Lufthansa abbia disposto, se ricordo bene, nove voli che collegano, tra l'altro, anche la mia Bari, ma mi pare pochino come tipo di intervento per la garanzia di trasporti all'interno della nostra Nazione.

Anche noi riteniamo peraltro che su Malpensa si debba intervenire in maniera massiccia e con una volontà unanime da parte quest'Aula anche in rapporto a quello che potrà essere Expo 2015. Colleghi, a noi meridionali piacerebbe vivere Expo 2015 come un evento di rilievo veramente nazionale e non certamente ristretto all'ambito regionale della Lombardia, che ha avuto la fortuna ma anche l'opportunità, per l'Italia, di ospitare un appuntamento del genere. Expo 2015 dovrebbe rappresentare, non soltanto l'opportunità di interventi, anche di carattere infrastrutturale, quale quello che stiamo sollecitando per l'aeroporto di Malpensa, ma anche l'occasione affinché l'intero territorio nazionale possa vivere di tutti quanti gli eventi collegati alla manifestazione, e quindi si possano creare le condizioni perché ciascuno di noi possa efficacemente partecipare.

Colleghi, riteniamo che Malpensa non debba rappresentare un onere, purché sia vissuto in termini nazionali e internazionali. In questo senso siamo assolutamente a favore di tutti quanti quegli interventi che vorranno garantire questo tipo di funzione; una funzione che dovrebbe essere ben definita anche in tema di federalismo demaniale, e non solo, con tutti quanti i riflessi che potrà avere in termini di federalismo fiscale successivamente, con il terzo ed ultimo decreto attuativo. Siamo favorevoli, lo ripeto ancora una volta, a che un aeroporto, per quanto collocato fisicamente nel Nord, rappresenti un momento importante di collegamenti,

non soltanto fisici, ma anche di altro livello, rispetto all'intera Nazione e, in particolare, rispetto quei territori del Mezzogiorno d'Italia che ci stanno particolarmente a cuore e che vorremmo fossero coinvolti in qualsiasi tipo di attività e di risorse finanziarie cui il Governo si senta fortemente impegnato, con il supporto – mi auguro – dell'intero Parlamento, ma soltanto con questo spirito nazionale. (*Applausi dal Gruppo PD e dei senatori Cantoni e Astore*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Roilo. Ne ha facoltà.

ROILO (*PD*). Signora Presidente, intervengo molto brevemente a sostegno della mozione che ho sottoscritto e che ha ben illustrato il senatore Vimercati. In primo luogo voglio sottolineare che anche a mio modo di vedere, pure se ne discutiamo ben due anni dopo la presentazione, ciò non toglie nulla all'attualità del testo che abbiamo presentato. In questi due anni, infatti, non è cambiato nulla rispetto agli impegni presi dal Governo nel 2008: nulla è stato fatto, in questi due anni, per Malpensa, anzi.

Voglio dire di più: la nuova Alitalia, quella dei capitani coraggiosi, quella invocata per Malpensa e Linate, tanto sostenuta ad esempio dal sindaco di Milano Moratti e dal presidente della Lombardia Formigoni, quella che ci è costata, come ricordava il collega Vimercati, quattro miliardi di euro per non vendere ad Air France (che però è socio al 25 per cento), ha cancellato non solo tutti i voli intercontinentali da Malpensa, ma anche molti voli nazionali da Linate. In sostanza, dati alla mano, è andato tutto molto peggio, sia per gli aeroporti milanesi sia per quelli lombardi. La SEA, la società di gestione, è stata lasciata sola nel tentativo di salvare l'aeroporto di Malpensa, così importante per l'economia lombarda.

Ma è sotto gli occhi di tutti che quanto fatto da SEA sta salvando più la società di gestione che il futuro di Malpensa. Infatti, lo spostamento verso le compagnie *low cost* (peraltro in concorrenza con gli altri aeroporti lombardi) la allontana e non la avvicina alla prospettiva di un grande aeroporto internazionale.

A questo proposito, anche se il deliberato da noi presentato impegna giustamente il Governo, sul quale pesano le principali responsabilità, non si può certo sottacere l'inerzia anche delle grandi istituzioni locali: grande inerzia sia sul piano degli impegni concreti che nell'iniziativa politico-istituzionale nei confronti del Governo. Questa iniziativa fu molto vivace nei confronti del Governo precedente, mentre oggi è totalmente assente. Il tema dell'accessibilità di Malpensa è ormai drammatico e mette in forse l'attuazione dello stesso progetto di Expo 2015. La Regione Lombardia non ha fatto nulla sulla programmazione e sul coordinamento tra gli aeroporti lombardi; il Comune di Milano, da parte sua, legando tutto all'Expo, non ha dato priorità a Malpensa e alla sua accessibilità, con il risultato paradossale che non c'è ancora un cantiere avviato e che anche le risorse sono in forse. In compenso, il Comune di Milano, ha iscritto in entrata nel proprio bilancio tutti i dividendi di SEA, circa 60 milioni di euro, divi-



dendi che la società vorrebbe, invece, destinare agli investimenti. A questo riguardo, volevo ricordare che proprio l'assemblea dei soci di SEA, svoltasi ieri, ha giustamente, anche in questo caso, deciso di non distribuire i dividendi al Comune di Milano, che si trova dunque in questa paradossale situazione. Io comprendo i problemi del sindaco Moratti su questo versante, perché con i tagli e la stretta del ministro Tremonti i bilanci dei comuni versano in cattive condizioni. Però, pensare di risolvere i problemi del bilancio in questa maniera è davvero inaccettabile.

Concludo, signora Presidente, parlando appunto del ministro Tremonti e delle sue decisioni e dei suoi interventi sugli enti locali (che vorrei ricordare ai colleghi della Lega) tornando quindi alle responsabilità del Governo. Noi chiediamo due cose precise e vogliamo avere, finalmente, delle risposte. *In primis*, Malpensa è oppure no una priorità programmatica? Si parla tanto del Governo e del suo programma. Ebbene, per il Nord, questo è uno dei punti più qualificanti. Di conseguenza, come si intende affrontare la drammatica situazione occupazionale che, come ricordato dai precedenti interventi, coinvolge circa 50.000 posti di lavoro? A queste domande il Governo deve assolutamente rispondere. Finora, Malpensa e i suoi lavoratori sono stati abbandonati al loro destino. È arrivato il momento di mantenere gli impegni presi. *(Applausi dal Gruppo PD)*.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Sircana. Ne ha facoltà.

SIRCANA (PD). Signora Presidente, intervenire alla conclusione di un dibattito consente di sfoltire il proprio intervento, perché moltissime considerazioni, in particolare quelle fatte ora dal collega Roilo, sono assolutamente condivisibili. Tenterò, quindi, una sorta di sintesi per fare una riflessione insieme a voi.

Le mozioni che stiamo discutendo pongono in evidenza chiaramente come l'assenza di un piano nazionale dei trasporti e, in particolare, la mancanza di un piano di coordinamento, di razionalizzazione e di specializzazione delle infrastrutture, rendano il mercato Italia, soprattutto al Nord, più fragile e permeabile. Permeabile, per esempio, all'ingresso dei vettori *low cost*, che sono stati qui citati. Nessuno vuole demonizzare questo tipo di vettori, però questi, se da un lato contribuiscono ad aumentare l'offerta di accessibilità in termini di collegamenti punto a punto, dall'altro impediscono al sistema aeroportuale di potersi confrontare con un modello di sviluppo sostenibile nel medio e lungo periodo. Infatti, la mancanza di specializzazione produttiva e di differenziazione qualitativa dell'offerta dei passeggeri, unitamente a processi competitivi basati unicamente sul fattore prezzo, ha disincentivato gli investimenti in infrastrutture, depauperando negli anni la qualità complessiva del servizio e aumentando la conflittualità tra sistemi aeroportuali. Tale situazione, inoltre, ha prodotto un aumento del potere contrattuale da parte di alcune tipologie di operatori aerei e reso distorsivo e poco trasparente il sistema tariffario.

Veniamo di nuovo a Malpensa. Un punto essenziale che è venuto fuori da diversi interventi è l'efficacia e l'efficienza del sistema Malpensa

e la sua appetibilità per gli operatori. È opinione comune a tutti gli operatori che l'aeroporto di Malpensa potrebbe svolgere un ruolo maggiormente significativo per lo sviluppo economico del Nord se la sua accessibilità, in particolare per quanto riguarda la rete stradale e ferroviaria, fosse più efficiente. È, inoltre, altrettanto condivisa tra gli operatori del settore l'opinione che il programma di sviluppo di Malpensa risulterebbe più convincente se non vedesse coinvolte istituzioni pubbliche, alcune anche azioniste di riferimento (come ha appena ricordato il senatore Roilo), con interesse a drenare gli utili di gestione piuttosto che a investire. Istituzioni pubbliche e società private, compagnie aeree e società che erogano servizi a terra, hanno in molti casi difficoltà a condividere gli stessi obiettivi strategici e a conseguire un'efficace livello di integrazione. Il piano di investimenti presentato da SEA al Governo il 14 ottobre 2009, stando anche ai risultati presentati ieri, sembra dare i primi frutti, ma questo non basta. Ad esempio, va decisamente troppo a rilento la preannunciata rinegoziazione dei diritti di volo che potrebbe aprire nuove e importanti opportunità di *business* proprio per l'aeroporto di Malpensa.

Per sintetizzare il nostro punto di vista sull'argomento si può sostenere che, oltre a tempi e risorse compatibili con i *trend* di sviluppo del mercato, è necessario condividere un approccio metodologico i cui elementi imprescindibili non possono che essere i seguenti: pianificazione puntuale e preventiva dello sviluppo delle infrastrutture aeroportuali; miglioramento dell'accessibilità con particolare riferimento ai collegamenti con l'alta velocità e l'alta capacità ferroviaria; forte incremento dell'intermodalità; definizione di livelli minimi di servizio correlati alla qualità di strutture e infrastrutture in termini di funzionalità e *comfort* per gli utenti; contenimento di consumi energetici; relazione con l'ambiente e il paesaggio. Solo se la qualità del servizio e la sostenibilità economica rappresenteranno l'obiettivo comune di tutti gli operatori della filiera del trasporto aereo, l'aeroporto di Malpensa potrà rappresentare quel volano di sviluppo economico che tutti qui hanno auspicato. (*Applausi dal Gruppo PD*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Musso. Ne ha facoltà.

MUSSO (*PdL*). Signora Presidente, la chiusura di fatto dell'*hub* di Malpensa è stata sicuramente molto negativa, perché ha fatto quasi cessare gli impatti tipici di un grande *hub* intercontinentale. L'impatto diretto è evidente; l'impatto indiretto è meno evidente, ma in crescita: non dimentichiamo che le attività cosiddette *non aviation* rappresentano oggi circa la metà dei ricavi delle gestioni aeroportuali negli aeroporti europei. Si è ridotta molto l'accessibilità del territorio, che per la Lombardia e il Nord Italia è essenziale, soprattutto per quanto riguarda le scelte localizzative delle imprese *high tech* e per quanto riguarda la catena logistica delle merci ad alto valore che sono molto importanti per il sistema produttivo italiano.

Ma al tempo stesso la situazione che si è determinata è una continuità storica molto strana e potenzialmente molto favorevole: si ha,

come riconosciuto da molte mozioni, un eccesso di offerta di infrastruttura e, nello stesso territorio, un eccesso di domanda di servizio di trasporto aereo. È allora evidente che si crea nel mercato un vuoto, che il mercato tende a riempire, e tende a riempirlo soprattutto in capo a quei soggetti che esprimono contemporaneamente una forte domanda di infrastruttura e l'offerta del servizio aereo, cioè le compagnie aeree. Allora, nel condividere molto di quanto detto dalle mozioni, vorrei tuttavia segnalare un aspetto, e cioè che molto della rendita propria del *business* aeroportuale rischia oggi di catalizzarsi intorno alle compagnie aeree, che su Malpensa sono sempre più un soggetto internazionale e non italiano. Attenzione: non sono preoccupato dal fatto che Malpensa resti un aeroporto vuoto per molti anni: si riempirà, ma si riempirà di collegamenti internazionali operati da compagnie straniere, come sta già avvenendo, e la gran parte del *business* che ruota attorno a Malpensa finirà fuori dai conti del Paese, dalla ricchezza del Paese e della Lombardia. E questo, naturalmente, per una serie di elementi di flessibilità dell'industria del trasporto aereo, rappresentata dal fenomeno delle *low cost*, ma non solo: si sono effettivamente ridotte tutte le barriere che proteggevano le compagnie aeree tradizionali e che oggi rendono la scelta dell'operatore, del vettore aereo, rispetto all'infrastruttura aeroportuale molto più volatile. Questo è un grande rischio per gli aeroporti: non basta più investire e non è più così facile investire, perché l'investimento ha un rischio molto maggiore di quanto non avesse prima.

Partendo da queste considerazioni, vorrei più che altro sottolineare che molti degli intendimenti previsti dalle mozioni, in particolare da quella a prima firma del senatore Butti, sono sicuramente condivisibili. Rammento, in particolare, quello che è stato ricordato anche nell'intervento che mi ha preceduto, di individuare ruoli e funzioni del sistema aeroportuale lombardo e addirittura del Nord Italia in un'ottica sistemica e quindi di ripartizione dei ruoli e dei traffici, nonché quello, altrettanto importante, dell'accessibilità terrestre all'aeroporto, su cui sono necessari maggiori investimenti. Tuttavia, certamente vanno ricordati altri aspetti; il primo è quello delle liberalizzazioni vere ed effettive: mantenere monopoli in capo al trasporto aereo e agli aeroporti oggi in Italia ha effetti negativi. Attenzione: non è che vi sia troppo poca protezione su Malpensa, ce n'è troppa su Fiumicino e sull'Alitalia. Dobbiamo favorire maggiori liberalizzazioni, affinché la rendita del *business* aeroportuale non venga catturata da operatori che nulla hanno a che fare con l'economia italiana. Da questo punto di vista, sarebbe anche importante sprovvincializzare la gestione dell'aeroporto, fondamentalmente in due modi: attirando compagnie straniere nelle compagini azionarie e quindi cercando di legarle al rischio dell'investimento su Malpensa e cercando partner industriali sulla gestione aeroportuale che siano grandi gruppi internazionali, e non solo società italiane.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Butti. Ne ha facoltà.

BUTTI (*PdL*). Signora Presidente, colleghi, dell'aeroporto di Malpensa, soprattutto negli anni scorsi, si è parlato molto ed ora possiamo anche aggiungere, senza ipocrisia, che spesso si è parlato a sproposito, in qualche caso senza conoscere in profondità le questioni. Ho riletto i resoconti stenografici di diverse sedute tenutesi negli ultimi due anni e mi sono anche un po' divertito, devo ammettere, perché sono stati evocati disastri e catastrofi; la rassegna stampa portava pagine di apocalissi, che puntualmente poi non si sono verificate. Ricordo servizi giornalistici che rappresentavano la condizione di Malpensa abbandonata dalla compagnia di bandiera come irreversibile, cosa che poi abbiamo dimostrato non essere.

Forse, colleghi, era proprio Alitalia il problema di Malpensa, e non il contrario! Certo, l'abbandono di Malpensa da parte di Alitalia ha prodotto guasti di notevole entità, sotto il profilo sociale, occupazionale e sotto il profilo economico in buona parte della Lombardia ma non solo. Ma il Popolo della Libertà era ottimista, e non perché avesse un debole per le favole a lieto fine, bensì perché aveva valutato diversamente dai colleghi del centrosinistra le opportunità che si stavano prospettando per il rilancio di Malpensa. In effetti, basta leggere anche i giornali di oggi per vedere che vi è stato un prodigioso recupero, sia per il passaggio delle merci, sia per il transito dei passeggeri; e se a questo si aggiunge il ritorno di ben 185 voli internazionali possiamo ben dire che Malpensa stia risalendo la china. Sia chiaro, non siamo evidentemente ancora soddisfatti, ma confermiamo l'ottimismo: Malpensa produce utili. Quello stesso ottimismo che anche durante il ridicolo, paradossale *derby* con Fiumicino non abbiamo mai smarrito perché sapevamo e sappiamo perfettamente – i dati ci danno ragione – che Malpensa e Fiumicino potevano essere realtà, se non addirittura complementari come poi si è dimostrato, comunque in grado di vivere autonomamente all'interno di un disegno nazionale, organico, per il trasporto aereo. E così è stato.

Ricordo anche le fantasie sulle chiusure del *city airport* di Linate: lo ricordiamo tutti quanti. Oggi l'Italia, la Lombardia, Milano e quindi Malpensa si affacciano alla frenetica organizzazione dell'Expo 2015 con la serenità che deriva da due certezze: della prima – la certezza offerta dal Governo nazionale con il suo piano infrastrutturale, che sta procedendo, nonostante le Cassandre, ad ampie falcate, nonostante la crisi economica – va dato atto all'Esecutivo. E la seconda certezza è la grande forza produttiva della Lombardia che, come è stato riconosciuto e ricordato, produce un PIL quasi simile a quello di uno Stato sovrano come l'Olanda. Se poi consideriamo gli sforzi che tutti gli attori protagonisti nei vari livelli istituzionali, Regione Lombardia compresa, stanno esercitando per valorizzare Malpensa quale strategico crocevia tra il Corridoio dei mari Rotterdam-Genova, tra il Corridoio Lisbona-Kiev e Berlino-Palermo, non possiamo far altro che esprimere buoni auspici rispetto alle previsioni di crescita del trasporto aereo passeggeri del Nord Italia, che passerà dai 49 milioni del 2004 a 101 milioni del 2021. Una grande, grandissima, straordinaria opportunità.

La nostra mozione, illustrata dal presidente Cantoni, serve a fare il punto della situazione per portare a conoscenza – certamente del Parlamento, ma anche dell'opinione pubblica – le politiche in atto per il rilancio di Malpensa: politiche che sono in continua e costante evoluzione per il contributo di tutti. E noi che dal nostro osservatorio privilegiato, che è l'8ª Commissione Senato, conosciamo il cronoprogramma delle opere previste per l'Expo 2015, abbiamo la necessità di capire quando le altre opere, già approvate dal CIPE, vice ministro Castelli, e in quale modo verranno poi collegate allo sviluppo di Malpensa. E sappiamo anche del grande lavoro svolto dal Governo circa le politiche europee di *Open Skies*, politiche che sicuramente vedranno Malpensa protagonista. Però abbiamo l'esigenza – mi avvio alla conclusione – di sentire anche altro. In ordine ad esempio alla realizzazione della terza pista, per la quale il Ministero della difesa ha già ceduto il terreno necessario, o alla revisione dei trattati bilaterali extra Unione europea in vigore tra l'Italia e gli altri Paesi per – consentitemi di utilizzare un termine forse non del tutto adeguato – liberalizzare l'operatività di tutti i vettori.

In conclusione, Presidente, il sistema produttivo lombardo e quindi il sistema produttivo italiano ha, come noi del Popolo della Libertà, una grande fiducia nel futuro di Malpensa: una fiducia che riteniamo essere riposta nel modo migliore. (*Applausi dal Gruppo PdL*).

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione.

Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo, al quale chiedo di esprimere il parere sulle mozioni presentate.

CASTELLI, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signora Presidente, se mi consente farò un intervento a commento di quanto è stato detto oggi in Aula, dal quale, come deduzione logica, verrà fuori il parere sulle mozioni.

Desidero anzitutto ringraziare sinceramente i colleghi tutti, a parte qualche intervento forse troppo polemico (tali interventi si possono però misurare in pochissime unità). Mi è sembrato di cogliere in tutta l'Aula, e soprattutto nel testo scritto delle mozioni, dei punti assolutamente condivisibili: da un lato, la sincera volontà da parte di tutti di promuovere lo sviluppo di Malpensa, considerato come uno dei punti di forza del sistema aeroportuale italiano, e dall'altro una serie di proposizioni nei dispositivi delle mozioni che sono in larghissima parte condivisibili perché, appunto, propongono una serie di azioni volte a continuare a sviluppare questo importantissimo aeroporto. C'è un punto molto delicato su cui vorrei attirare l'attenzione dei colleghi e rispetto al quale in questo momento il Governo propone delle modificazioni ai dispositivi delle mozioni.

Intanto vorrei dire questo: colgo in molti interventi, peraltro fatti in assoluta buona fede, uno spirito un po' datato. Cerco di spiegarmi meglio. Noi siamo forse abituati a ciò che accadeva qualche anno fa con riferimento alle nostre grandi imprese nazionali, non soltanto di trasporto. Penso alle Poste, alle Ferrovie dello Stato e anche all'Alitalia (così

come essa era): si trattava sostanzialmente di imprese di Stato, che rispondevano pertanto a logiche di servizio per il Paese, piuttosto che a logiche meramente industriali. Se ciò era positivo dal lato dell'erogazione del servizio, si è rivelato disastroso per le casse dello Stato. Ricordo che le Poste macinavano pesantissimi passivi; alla metà degli anni Ottanta le Ferrovie avevano 220.000 dipendenti e pesantissimi passivi; anche la nostra compagnia aerea – la vicenda è nota – era oberata da un numero enorme di dipendenti, con conseguenti costi, e macinava grandi passivi. L'aspetto positivo, forse, era che il Parlamento e il Governo potevano intervenire in maniera massiccia sulle scelte strategiche e di trasporto di questi sistemi, cercando di adeguarle alle esigenze dei passeggeri. Oggi questo scenario è completamente cambiato: tutti i sistemi di trasporto – io dico per fortuna – si sviluppano secondo logiche industriali, a parte i contratti di servizio (in questo caso il Governo agisce per garantire a tutto il Paese i livelli minimi per i trasporti di collegamento).

Dobbiamo ragionare in questi termini, altrimenti usciamo dalle condizioni e dal contorno che in questo momento regolamentano il sistema del trasporto aereo, che è ancora oggi un sistema alquanto ibrido. Infatti, ci troviamo di fronte agli stessi vettori, che però, a seconda degli scali che utilizzano, devono sottostare a diverse regole. All'interno del nostro Paese e dell'Europa, dobbiamo sottostare alle regole della Comunità europea, e quindi siamo in un sistema che è liberalizzato. A livello internazionale dobbiamo invece sottostare ad un sistema che è ancora completamente dirigistico, per il quale occorre evidentemente sviluppare accordi bilaterali, e quindi non c'è alcuna facoltà da parte degli operatori di agire in piena libertà. Si tratta di un altro cambio di scenario, al contrario di quanto accade in questo momento in alcuni importanti mercati, come gli Stati Uniti, dove invece opera l'*Open Skies*. Per complicare ancora di più il quadro, sappiamo che in questo momento, soprattutto per gli accordi bilaterali, la Comunità europea raccomanda accordi non tra Stato e Stato, ma tra Stati e Comunità europea: questo va a complicare vieppiù il quadro. Dobbiamo ormai calarci in tale situazione, altrimenti non si potrebbe capire cosa il Governo può fare e cosa non può fare.

E qui entro nel punto delicato di moltissime mozioni: nel dispositivo di quasi tutte le mozioni colgo la richiesta al Governo (più cogente di una raccomandazione) di realizzare un piano nazionale in cui, con ipotesi apparentemente suggestiva, si ponga ad ogni aeroporto una certa vocazione. Quindi, con atto dirigistico del Governo, alcuni aeroporti dovranno essere chiusi (perché, ad esempio, in Lombardia sicuramente ce ne sono troppi), ad altri verrà data la vocazione delle merci, ad altri quella dei voli nazionali, ad altri ancora quella dei *point to point* intercontinentali, attraverso un piano di tale natura. Ciò non si può fare, perché la Comunità europea – fortunatamente, dico io – ce lo impedisce. Possiamo fare un'altra azione: quella che il Governo sta mettendo in atto con l'ENAC. Il Ministero delle infrastrutture e l'ENAC hanno finanziato uno studio sullo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali che è ormai in fase di stesura definitiva. Tale studio è volto a costruire una fotografia dell'attuale contesto, redatta in

maniera omogenea per tutti gli aeroporti, al fine di facilitare la lettura e la trattazione dei dati. Su tale base viene poi esaminata e valutata l'interazione con il territorio e con le altre modalità di trasporto. Sono considerati i contesti socio-economici, la capacità attrattiva, la capacità turistica della zona in cui gli aeroporti si trovano. Infine, vengono espone le criticità che il sistema aeroportuale presenta, al fine di consentire valutazioni appropriate. Tanto premesso, rimane però alle compagnie aeree la scelta delle opportunità offerte operando concretamente i voli, senza possibilità di condizionamenti da parte delle autorità, avendo il regolamento n. 1008 del 2008 della Comunità europea previsto la facoltà per ogni compagnia area comunitaria di operare qualsiasi servizio su tutti gli aeroporti comunitari, con il tipo di aereo ed il numero di frequenze prescelto. Quindi, cosa sta facendo il Governo? Sta realizzando uno studio, che poi metterà a disposizione delle compagnie aeree e ovviamente delle società di gestione degli aeroporti, per porre in essere un'azione di natura persuasiva affinché le compagnie aeree possano scegliere le opportunità che meglio credono. Questo è quanto al massimo possiamo fare: quindi, anticipo che inviterò gli estensori delle mozioni a modificare i rispettivi dispositivi in questo senso, perché di più non possiamo fare.

Diversa è la questione degli accordi bilaterali, che vengono fatti a monte dai Governi, e che evidentemente non sono nella piena disponibilità del Governo italiano, perché è del tutto ovvio che per sottoscrivere gli accordi bilaterali bisogna essere in due. Non soltanto: voglio inoltre ricordare che, una volta sottoscritti gli accordi bilaterali, saranno poi le compagnie ad esercitare la facoltà di avvalersene o meno. Quindi, anche in questo caso c'è un grado di libertà per le compagnie. Voglio dire che, non è che avendo sottoscritto un accordo bilaterale, poi automaticamente abbiamo il servizio, perché potrebbe tranquillamente darsi che un certo tipo di collegamento che il Governo sottoscrive con l'omologo Stato non venga ritenuto appetibile da nessuna compagnia. Su questo punto, cosa abbiamo fatto per Malpensa? Voglio ricordare che in passato gli accordi bilaterali che i Governi stipulavano chiaramente tendevano a privilegiare l'aeroporto delle capitali. Tutti i nuovi accordi bilaterali che abbiamo sottoscritto ultimamente – ben 14 dopo la crisi del *de-hubbing* di Malpensa – comprendono anche l'aeroporto di Malpensa, attribuendo alle compagnie estere la facoltà di arrivare a Malpensa. Evidentemente dipende dalle loro valutazioni di natura economica se poi le stesse decidono di arrivare a Malpensa o a Fiumicino.

Voglio dire una cosa che non vuole suonare come polemica, ma semplicemente come una verità storica, soprattutto ai colleghi della sinistra che accusano questo Governo di essere stato in parte causa della crisi di Malpensa: badate, colleghi, che il *de-hubbing* di Malpensa è avvenuto a marzo del 2008, quando la compagnia Alitalia era di piena proprietà del Governo, e il Governo non era certamente il nostro. La crisi di Malpensa nasce da quel giorno: in quel momento Malpensa perde di colpo quasi 10 milioni di passeggeri. La susseguente scelta di Alitalia di assumere come *hub* principale Fiumicino e non Malpensa avviene – è vero – sotto il Go-

verno Berlusconi, ma in un contesto completamente cambiato, perché in quel momento Alitalia diventa una compagnia pienamente privata che opera secondo logiche private. È del tutto noto che una parte importante del Governo e della maggioranza non ha visto di buon occhio quella scelta di Alitalia (che personalmente continuo a ritenere sbagliata), ma in quel momento Alitalia agiva in un contesto di piena libertà e di scelte di natura industriale, tanto che hanno ritenuto di fare in quel modo.

Sono perfettamente d'accordo con quanto dichiarato dal senatore Butti, ossia che in questo contesto – che di fatto non è modificabile con azioni dirigistiche del Governo – si è ritenuto che Malpensa potesse rinascere confidando sulle proprie forze e contando sul fatto che il traffico, soprattutto quello internazionale legato al *business* (che è quello più remunerativo), è concentrato al Nord. I dati ci hanno dato ragione. Voglio ricordare che nel 2009, rispetto al 2008, rispetto a tutti i principali aeroporti internazionali (come quelli di Madrid, Francoforte, Monaco, Amsterdam e Heathrow) che hanno chiuso con perdite di passeggeri, stante la crisi economica, l'unico aeroporto che è cresciuto, anche se di poco, è stato quello di Malpensa, con una crescita anche nel 2009, in un contesto di gravissima crisi dei trasporti aerei internazionali, del 3 per cento. Questa crescita si sta consolidando, tant'è vero che gli ultimi dati, relativi al gennaio del 2010, vedono Malpensa crescere di un ulteriore 10 per cento rispetto all'anno precedente, a fronte di Monaco che perde l'1 per cento, Londra che perde un ulteriore 5,5 per cento e Parigi che perde il 3 per cento. Malpensa invece prosegue su questo recupero di traffico: ma non avevamo mai avuto dubbi che ciò sarebbe avvenuto, perché era *in re ipsa*. Mi piace sottolineare la questione delle merci: Malpensa, a gennaio 2010, rispetto al dato contestuale del gennaio 2009, ha aumentato il trasporto delle merci del 46,9 per cento, diventando di gran lunga il più importante *hub* italiano per quanto riguarda il trasporto delle merci.

Poi finiamola, per cortesia, di dire che Malpensa è un deserto. Malpensa, malgrado il *de-hubbing* che ha provocato i noti risultati, ha portato l'anno scorso 18 milioni di passeggeri. Mi domando come si fa a definire deserto il secondo aeroporto italiano che, insieme a quello di Linate – che è poi di fatto il sistema aeroportuale milanese – vede trasportare 28 milioni di passeggeri, con un *trend* di crescita che, lo ripeto, è in controtendenza rispetto a tutta l'Europa e a tutto il mondo. Si tratta di dati incontrovertibili ed incontestabili, sui quali evidentemente dovremmo ragionare.

Sicuramente una questione molto delicata si è posta sul fronte del lavoro, perché l'uscita subitanea fatta da un giorno all'altro da Alitalia nel marzo 2008 – parliamo del Governo Prodi e non del Governo Berlusconi! – ha creato grossi problemi di natura occupazionale. Ebbene, anche da questo punto di vista, possiamo però dire con orgoglio che non è stato licenziato neanche un lavoratore dalla SEA, dal momento che è stato possibile fare ricorso alla cassa integrazione guadagni straordinaria, sulla base di un accordo del marzo 2008, per un massimo di 900 lavoratori, con un piano di mobilità per 200 lavoratori. In verità, soltanto 150 lavoratori se ne sono avvalsi, ma si tratta semplicemente di persone che erano alle so-



glie della pensione e che hanno quindi lasciato l'impiego. Nessuno dunque ha perso il posto di lavoro. In ogni caso i dati relativi alla cassa integrazione sono molto interessanti: se nel 2008, infatti, come dicevo, il massimo è stato di 900 lavoratori, nel 2009 il massimo è stato invece di 500 lavoratori, perché gli altri sono stati riassorbiti dalla SEA, proprio in funzione dell'aumento del traffico. Attualmente c'è poi un nuovo contratto, finanziato con fondi della Regione, che copre i restanti 250 lavoratori che ancora oggi necessitano di cassa integrazione per il periodo 2010-2011. In base alle previsioni della SEA, comunque, entro il 2011 non ci dovrebbe essere più bisogno di nessuna cassa integrazione. Quindi, anche da questo punto di vista, possiamo dire che la crisi è stata affrontata in maniera ottimale, non essendo stato licenziato neppure un lavoratore, e ciò non è testimoniato soltanto dalle mie parole, ma dal fatto molto più importante che, in tale contesto, i lavoratori della SEA non hanno fatto neanche un'ora di sciopero, e tutto è avvenuto in perfetto accordo tra la dirigenza della SEA ed i sindacati.

Vengo ora all'ultima questione, che è quella dell'infrastrutturazione. Ho sentito dire qui che il Governo non ha fatto niente. In verità, signori, c'è un punto su cui bisogna mettersi d'accordo. È chiaro che l'infrastrutturazione dei sistemi di trasporto che portano verso Malpensa si colloca sostanzialmente all'interno del contesto legato all'Expo 2015; tuttavia, è proprio da quando siamo partiti con i lavori di Expo 2015 che sentiamo dire da una parte della stampa e dell'opposizione che non facciamo niente, mentre poi puntualmente al CIPE vengono finanziate le opere e vengono aperti i cantieri, e questo accade in continuazione. È quanto del resto è accaduto e che accadrà anche per Malpensa. Vorrei ricordare qui la realizzazione della linea Arcisate-Stabio – un'opera molto importante, che non fa neppure parte del contesto dell'Expo 2015 e per la quale sono già partiti i cantieri – che consentirà di portare a Malpensa tutto il bacino del Canton Ticino, che è economicamente molto interessante. Nel prossimo CIPE, inoltre, sarà valutato il potenziamento della linea ferroviaria Rho-Gallarate, mentre sono previste anche altre opere. Voglio ricordare che tra opere in previsione, opere progettate e cantierate, stiamo parlando già di più di un miliardo di investimenti.

Questo è dunque il quadro oggettivo della situazione e, proprio partendo da queste mie considerazioni, passerei a definire le modifiche che il Governo raccomanda ai presentatori delle varie mozioni: il riferimento è sostanzialmente al punto in cui l'Esecutivo viene invitato, in un modo più o meno dirigistico, ad intervenire sul contesto della specializzazione dei vari aeroporti. Questo, però, non si può fare.

Allora, entrando nel merito, per quanto concerne la mozione n. 11, presentata dal senatore Vimercati e da altri senatori, propongo di modificare i punti in cui si chiede di attuare un piano di coordinamento degli aeroporti del Nord Italia e di mettere a sistema gli aeroporti di Malpensa, Linate, Orio al Serio e Brescia Montichiari, sostituendo le parole: «ad attuare» con le altre: «a promuovere», le parole: «razionalizzare l'uso» con le altre: «raggiungere una migliore utilizzazione», nonché le parole: «a

mettere» con le altre: «a favorire la messa». Ciò, però, deve evidentemente essere accettato in modo volontaristico dalle compagnie aeree e dalle società di gestione; ripeto che non possiamo – e neanche vogliamo – andare contro le norme europee. Se tale riformulazione venisse accolta sulla mozione n. 11 il Governo esprimerebbe parere favorevole.

Esprimo poi parere favorevole sulla mozione n. 272, presentata dal senatore Mura e da altri senatori.

Anche nel caso della mozione n. 273, presentata dal senatore D'Alia e da altri senatori, propongo che il punto in cui si chiede un impegno del Governo «più in generale, a prevedere un piano aero-portuale italiano al fine di definire ruoli e funzioni dei diversi scali» venga sostituito con l'espressione «a promuovere un piano aero-portuale italiano al fine di razionalizzare ruoli e funzioni dei diversi scali».

Non mi sono soffermato sull'aspetto relativo alle tariffe, sempre contenuto nella mozione n. 273, rispetto al quale esprimo parere contrario. In particolare, si chiede al Governo di «attivarsi affinché la società di gestione SEA possa operare sul mercato (...) abolendo le tariffe imposte dal Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE)». In realtà, non possiamo abolire queste tariffe. Ricordo che i piani di infrastrutturazione all'interno degli aeroporti, predisposti dalle società di gestione e, quindi, in maniera virtuosa e senza gravare sulle tasche dei cittadini italiani, vengono realizzati proprio con gli introiti delle tariffe. Ricordo altresì che le nostre tariffe, ed in particolare quelle di Malpensa, sono del 35 per cento inferiori rispetto alla media europea. Pertanto, invito i presentatori ad espungere questa parte; in tal modo, il Governo potrebbe esprimere parere favorevole sulla mozione.

Per quanto riguarda la mozione n. 274, presentata dal senatore Butti e da altri senatori, chiedo che nell'espressione «a produrre di concerto con le Regioni del Nord Italia un *action plan*» la parola «produrre» venga sostituita con la seguente: «promuovere».

La mozione n. 275, presentata dal senatore De Toni e da altri senatori, è condivisibile nel dispositivo, ma non lo è altrettanto nelle premesse, là dove si afferma che «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». Il Governo non condivide questo considerando: se, però, tale parte venisse espunta, potrebbe esprimere parere favorevole sulla mozione. *(Applausi dai Gruppi LNP e PdL)*.

### **Saluto ad una rappresentanza di studenti**

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, vi informo che stanno assistendo ai nostri lavori gli studenti dell'Istituto tecnico industriale «Leonardo Da Vinci» e del Liceo scientifico «Ettore Majorana» di Mola di Bari, ai quali diamo il benvenuto. *(Applausi)*.

**Ripresa della discussione delle mozioni  
nn. 11 (testo 2), 272, 273, 274 e 275 (ore 11,27)**

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione delle mozioni.

POLI BORTONE (*UDC-SVP-IS-Aut*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

POLI BORTONE (*UDC-SVP-IS-Aut*). Signora Presidente, abbiamo ascoltato con molta attenzione quanto affermato dal vice ministro Castelli. In realtà, ci saremmo aspettati che egli volesse rilevare in modo molto più forte lo spirito che ha animato il dibattito in quest'Aula, che voleva essere unitario rispetto alla considerazione delle funzioni di un aeroporto che attualmente non sono ancora ben definite, ma comunque investono l'attenzione di tutto il territorio nazionale, e non soltanto di un territorio. Ci è sembrato, invece, che il ministro Castelli volesse ricondurre in una sorta di recinto geografico un problema che noi intendiamo affrontare a livello di problema nazionale.

Naturalmente siamo grati al Vice Ministro per l'attenzione che ha prestato alla nostra mozione, con la sola sollecitazione ad eliminare il penultimo punto del dispositivo che riguarda per l'appunto le tariffe. Signor Vice Ministro, il fatto che le tariffe siano inferiori – lei dice – del 35 per cento rispetto a quelle del resto d'Europa può essere vero. Tuttavia, le ricordo che in Italia viviamo in un certo contesto sociale nazionale e non ci sembra che siano ad esso adeguate. Siccome poi la sfida in termini politici, e soprattutto la sfida di questo Governo – una sfida che ci viene ricordata quotidianamente – è la diminuzione dei costi e quindi delle diverse tariffe dei vari servizi pubblici, il fatto di non accedere ad una richiesta del genere in un momento di forte crisi quale quella che sta attraversando l'Italia ci sembra politicamente un po' schizofrenico e contrastante con le linee generali dell'attuale Esecutivo.

Lei poi ci chiede di rimodellare il secondo punto del dispositivo, dove si dice: «più in generale, a prevedere un piano aero-portuale italiano al fine di definire ruoli e funzioni dei diversi scali». Sinceramente non comprendiamo il motivo per il quale dovremmo rimodellare questo nostro suggerimento e soprattutto la nostra linea di indirizzo. Il mettere mano ad un piano aeroportuale italiano significa, soprattutto in termini di politica generale dei trasporti, cercare di mettere ordine in un sistema che effettivamente oggi non funziona.

In questa mia breve dichiarazione di voto, infine, desidero esplicitare che voteremo a favore della mozione del senatore Vimercati, ci asterremo sulla mozione del senatore Mura, naturalmente voteremo a favore della mozione del senatore D'Alia, ci asterremo sulla mozione del senatore Butti e voteremo a favore della mozione del senatore De Toni, con quello

spirito che abbiamo cercato di evidenziare sia io, nell'intervento che ho svolto in precedenza, che il senatore D'Alia. In ogni caso, il nostro auspicio è che si voglia ritrovare quello spirito unitario per affrontare un problema di carattere non solo finanziario o infrastrutturale ma addirittura sociale, affinché i diversi territori possano vivere in maniera veramente decisa e proficua un situazione di pari opportunità che va riferita anche ai territori, soprattutto nell'ambito delle infrastrutture.

DE TONI (*IdV*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE TONI (*IdV*). Signora Presidente, svolgerò alcune considerazioni, prima di esprimere una riflessione in merito alle varie mozioni presentate.

Il vice ministro Castelli ha ricordato la storia di Alitalia commettendo – secondo me – una imprecisione, là dove ha attribuito al Governo Prodi la responsabilità iniziale del *default* di Alitalia. Si deve ricordare in quest'Aula che è stato esattamente il contrario: già a quei tempi il piano di Air France avrebbe trovato soluzioni molto più consone, e sicuramente avrebbe evitato quanto poi è accaduto. Tengo a precisare ciò perché la storia è fatta di atti e passaggi veri.

Per quanto riguarda il merito delle mozioni, accolgo l'invito del Governo di togliere il capoverso delle premesse indicato, ossia quello che inizia con le parole: «a più di dieci anni».

Sulla mozione del senatore Mura, ritengo che sarebbe opportuna una votazione per parti separate: condividiamo infatti il dispositivo che impegna il Governo, ma non siamo d'accordo sulle premesse.

Il nostro voto sarà favorevole sulla mozione del senatore D'Alia e su quella del senatore Vimercati, mentre sarà contrario sulla mozione del senatore Butti.

LEONI (*LNP*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LEONI (*LNP*). Signora Presidente, colleghi, il problema dell'aeroporto di Malpensa, mi è sembrato di capire da vari interventi in Aula, rappresenta una tematica condivisa più o meno da tutti i Gruppi.

È nata questa sensibilità nei confronti di questo aeroporto, del quale dobbiamo ripercorrere la storia per comprenderne la funzione. L'aeroporto di Malpensa nasce addirittura nel 1910 con una vocazione territoriale, dedicata pienamente al mondo dell'aviazione. Dopo essere stato un campo di volo militare, durante l'ultimo conflitto venne costruito un aeroporto militare con alcune attrezzature che poi i civili occuperanno. Bisogna quindi rendere omaggio al Comune di Busto Arsizio che con iniziative proprie ha avuto l'intuizione di porre su questo sedime le basi per poi creare un grande aeroporto per tutto il Nord Italia. Sicuramente in questi ultimi

anni la crisi economica ha penalizzato Malpensa, che ha vissuto una parentesi negativa. Malpensa però è al servizio di 20 milioni di persone – mi sia consentito aggiungere: un po' particolari, proprio per il dinamismo che caratterizza la Padania – e questa gente ha bisogno di un aeroporto che sia anche un *hub* per potersi interfacciare con tutto il mondo del lavoro. È proprio questo che sicuramente contribuirà a risolvere il problema di Malpensa che, come ho detto poco fa, sta a cuore un po' a tutti.

Credo, inoltre, che occorrerebbe prestare maggiore attenzione ai voli *low cost*. Ho potuto intuire che molte persone li usano per recarsi all'estero e poi raggiungere mete intercontinentali. Forse l'ENAC dovrebbe rivedere un po' la situazione del rilascio degli *slot* per preservare al sistema aeroportuale milanese quelle caratteristiche e potenzialità che può avere.

Dobbiamo plaudire anche a SEA, nella persona del suo presidente, che pure in una situazione di recessione economica è riuscito a mantenere i bilanci non in rosso.

Il futuro poi di Malpensa è sicuramente garantito dalla dinamicità della nostra gente, ma anche dall'Expo che è ormai alle porte. Non va dimenticato, infine, il progetto olimpico per Venezia che sicuramente andrà a distribuirsi su tutto il nostro territorio.

In sostanza, non dobbiamo avere paura di una riforma aeroportuale del nostro Paese. Ricordo che Parigi vive con quattro aeroporti attorno alla sua città e, in più, possiede tre aeroporti per l'aviazione generale, situazione alla quale il nostro sistema aeroportuale ancora non si è adeguato.

In conclusione, il Gruppo che mi onoro di rappresentare voterà a favore delle mozioni del senatore Butti e quella del senatore Mura. (*Applausi dai Gruppi LNP e PdL*).

BRUNO (*Misto-ApI*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BRUNO (*Misto-ApI*). Signora Presidente, apprezzo molto la cortesia, e anche per questo proverò a rendere l'intervento più breve, salvo dire al senatore Leoni che l'amministratore di Malpensa immagina un modello di gestione dell'aeroporto – dichiarazione fatta in consiglio di amministrazione non più tardi di ieri – in cui l'aggancio dei voli *low cost* con i voli internazionali diventi una caratteristica di quell'aeroporto. L'esempio è un volo *low cost* Bari-Malpensa e un volo internazionale Malpensa-resto del mondo. Io gli suggerirei di non intervenire presso l'ENAC per questa vicenda.

Oggettivamente questo attacco mi serve per dire che la discussione che abbiamo tenuto sulle mozioni, pure utile e importante, non ha chiarito le perplessità iniziali che ci hanno spinto a non presentare una nostra mozione. La discussione ci è apparsa per alcuni versi fuori contesto, per altri fuori tempo, per altri ancora fuori dalle nuove normative che, fra l'altro, anche il Vice Ministro ha richiamato. D'altronde le mozioni le abbiamo

lette. Tutte impegnano il Governo a negoziare o rinegoziare i diritti di volo con i Paesi esteri interessati, alcune dimenticando che in parte si tratta di una norma già approvata dal nostro Parlamento, altre non considerando affatto il ruolo dell'Europa. Quasi tutte le mozioni auspicano una sorta di piano aeroportuale del Nord, declinandolo in vario modo: «piano di coordinamento», «piattaforma di coordinamento», «piano di azioni». Tutte le mozioni si richiamano all'Expo 2015 e alle opere di collegamento con l'aeroporto. Infine, giusto non farci mancare nulla, in tutte le mozioni si fa riferimento alla crisi occupazionale dell'area.

L'incremento di traffico aereo registrato nel decennio passato e, soprattutto, l'incremento previsto per il prossimo decennio impongono un ragionamento non più differibile di riorganizzazione nazionale che sappia però tener presente la progressiva liberalizzazione del traffico aereo dovuta alla normativa comunitaria. Molti interventi che ho ascoltato non guardano al cliente finale, non guardano ai vantaggi della liberalizzazione; anzi – alla faccia della liberalizzazione! – in nome delle risorse già impegnate si chiede in fondo di tutelare e di difendere l'esistente, anche se questo alcune volte ha portato a tariffe insostenibili per i cittadini.

Tra qualche giorno dovrebbe arrivare all'attenzione del Paese, lo ha ricordato il Vice Ministro, una sorta di studio nazionale propedeutico a una discussione sul trasporto aereo nazionale. Immagino ci saranno linee guida, criteri oggettivi, strategie di investimento, ipotesi di sviluppo che riguardano l'intero sistema Paese. Ma possiamo veramente essere interessati a discutere della questione Malpensa come se si trattasse di un piano delle Province di Milano, Varese e Brescia? Poi c'è il richiamo continuo all'Expo 2015...

VOCE DAL GRUPPO LNP. Della Padania.

BRUNO (*Misto-Api*). Ma quale Padania? Magari, la Padania! Riguarda tre Province.

Ma perché non presentare allora una mozione che riguardi l'Expo? Perché fermarsi solo su Malpensa? O su ogni opera che riguarda l'Expo dovremmo fermare il Senato a discutere di mozioni specifiche?

Alla fine, l'unico impegno che sembra rimanere concreto e sostanzioso è quello che vorrebbe estendere i benefici previsti per gli ex lavoratori Alitalia a tutti quelli dello scalo, e addirittura ai lavoratori dell'indotto. Si trattasse di altre parti del Paese, si parlerebbe di assistenzialismo.

Purtroppo è di ieri la notizia che la società di gestione di Malpensa realizza utili. Fatemi capire un po': come dovrebbe funzionare? Gli azionisti, che sono stati ricordati, decidono se reinvestire, se distribuire i dividendi, e non appena c'è un problema che riguarda l'indotto o la società, arriva Pantalone, arriviamo noi e paghiamo? Oltre alla cassa integrazione ordinaria, quella prevista per le aziende in crisi, si vorrebbe introdurre un *surplus* per questo tipo di lavoratori.

Insomma, si possono anche fare tante discussioni, ma io ricordo che l'aeroporto di Malpensa doveva nascere al nodo di due corridoi europei,

come fosse il centro del mondo (così si pensava), non considerando che poi l'allargamento dell'Europa ad est avrebbe reso periferia la Lombardia, e non solo l'Italia.

Quindi, io resto perplesso rispetto a tutte quelle mozioni che trattano Malpensa come uno scalo regionale, come uno scalo lombardo. Quelle mozioni, e chi le ha scritte, declassano l'aeroporto di Malpensa, non considerandolo scalo nazionale indispensabile allo sviluppo di tutto il Paese.

I piani nazionali non si fanno solo in maniera dirigistica. Vorrei dire al vice ministro Castelli che, su questi aspetti, un piano nazionale si fa anche destinando i contributi pubblici ad alcune opere piuttosto che ad altre, senza intaccare troppo le giuste questioni da lui sollevate.

Da questo punto di vista, noi guarderemo con grande attenzione alle mozioni che vogliono Malpensa scalo nazionale ed internazionale di grande valore, e non a quelle che considerano Malpensa come un piccolo aeroporto di due o tre Province del Nord Italia. (*Applausi dal Gruppo Misto-ApI. Congratulazioni*).

FILIPPI Marco (*PD*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FILIPPI Marco (*PD*). Signora Presidente, onorevoli colleghi, il merito di questa mozione, voglio sottolinearlo anch'io, è quello non solo di aver mantenuto, praticamente intatta, la sua validità e attualità, ma anche di consentirci di guardare, ormai con sufficiente distanza temporale e adeguato distacco emotivo a che cosa si è consumato con la vicenda Alitalia; a che cosa non è stato colto, non solo dall'opinione pubblica, ma anche nel nostro dibattito politico, nonostante, o forse proprio a causa, della sovraesposizione mediatica registrata in quei mesi, che coincisero, voglio ricordarlo, con la fine infausta di una legislatura e con la celebrazione, forse prematura, dei fasti di quella nuova, l'attuale, che proprio a partire da quella vicenda ha probabilmente innovato uno stile di Governo, tanto nella comunicazione, quanto nelle procedure parlamentari, quanto nell'azione di Governo stessa. Uno stile che ha drammaticamente coinciso con un'alterazione della sostanza dei fatti dalla realtà effettiva delle cose.

Anche in questa vicenda si è assistito infatti al rilievo, direi abbagliante, che è stato conferito ad alcune questioni e, contestualmente, al precipitare in un cono d'ombra di altre. Fu infatti attribuito alle sorti della compagnia Alitalia il valore di *asset* strategico per il sistema Paese, ma non altrettanto fu considerato, alla stessa e maggiore stregua il sistema degli scali aeroportuali o la quantità e la qualità dei collegamenti effettivi del nostro Paese, da e verso il resto del mondo, che già allora avrebbero dovuto vedere una gestione più dinamica degli *slot*, come del resto prevede un mercato liberalizzato.

La vicenda Malpensa ha in sé questa cifra e noi oggi ve la riproponiamo pressoché identica.

Da rilevare in positivo, da allora, l'intraprendenza della società di gestione dello scalo aeroportuale che ci consente di apprezzare, non certo la sensibilità del Governo, che ha congelato finché ha potuto gli *slot* non utilizzati da Alitalia, ma la vitalità di quel tessuto dell'economia italiana, che ha scongiurato il naturale declino che sarebbe dovuto conseguire dal *de-hubbing* di Alitalia, un evento che ha comportato – come è stato ricordato – la perdita di 10 milioni di passeggeri.

Oggi – veniva ricordato – a distanza di due anni, segnali confortanti di ripresa, pur non registrandosi ancora, è bene sottolinearlo, nel numero dei passeggeri, che costituiscono l'indicatore principale di salute di uno scalo, sono costituiti dalla sostituzione degli *slot* inutilizzati con nuovi voli, che hanno riportato ad un complessivo di 160 destinazioni rispetto alle precedenti 166, di quando Alitalia costituiva l'80 per cento del complessivo.

Probabilmente l'esperienza consumata ci induce a ritenere, come rileva, a mio avviso giustamente, anche l'indagine conoscitiva richiamata, promossa dai colleghi della Camera, che una gestione più dinamica delle tracce orarie (gli *slot*) è la risorsa principale di uno scalo e di conseguenza occorre che il Governo avvii un profondo ripensamento sul ruolo proprio che ha fatto giocare ad ENAC in tutta questa vicenda.

La riforma di un nuovo sistema di «*governance*» del trasporto aereo costituisce una priorità non oltre procrastinabile.

Ma il punto centrale della questione, che la mozione n. 11 (testo 2) presentata dal senatore Vimercati evidenzia, è la dotazione infrastrutturale di collegamento degli aeroporti alle principali arterie ferroviarie e autostradali, come puntualmente è stato indicato appunto nella mozione che abbiamo presentato e che per questo non riprendo nel dettaglio.

Si tratta di una questione particolarmente avvertita per Malpensa, ma purtroppo condizione diffusa per la maggioranza dei nostri scali portuali e aeroportuali, come evidenziano i molteplici studi di settore che richiamava anche il Vice Ministro.

È questa per noi la priorità delle priorità infrastrutturali per il nostro Paese, non avvertita ancora, purtroppo, nell'azione di questo Governo. La situazione vede le nostre porte di accesso naturali per merci e per passeggeri o congestionate nel contesto urbano o più spesso purtroppo relegate in contesti isolati e non collegati adeguatamente dal punto di vista infrastrutturale.

Proprio questa è stata ed è tuttora la principale causa del mancato sviluppo atteso per Malpensa e di converso la principale ragione del proliferare di una serie di scali ravvicinati che hanno probabilmente tolto ossigeno allo scalo milanese ma che in assoluto non possono essere considerati un male in sé.

Nel capoluogo lombardo l'aggravante è costituita, com'è stato ricordato, anche dall'incapacità di sfruttare l'occasione di un grande evento come l'Expo 2015, che dovrebbe costituire la straordinaria occasione di rilancio di queste dotazioni e che invece vede questo Governo latitare dalle proprie responsabilità.



Ancora una volta è inevitabilmente la mancanza di una visione nell'azione di Governo che avvilisce la condizione degli scali nella mancanza di una politica coordinata. Ognuno di essi vive nel proprio localismo, relegato in asfittiche dinamiche di mercato dove la competizione non è di sistema e, quindi, rivolta verso l'esterno, ma è conflittuale perché orientata all'interno del Paese e, quindi, implosiva nella prospettiva.

Occorre, allora, favorire una maggiore complementarietà degli scali sviluppandone e favorendone specializzazioni e vocazioni proprie di ogni territorio. Questa è la differenza sostanziale di una politica che governa avendo un progetto in grado di orientare e regolare le dinamiche di mercato da una che si propone semplice di favorirlo lasciandone liberi gli istinti e propugnandone una naturale selezione darwiniana che fa strame dei soggetti più deboli, ma che non consente neppure ai più grandi di affermarsi.

I risultati, come questa crisi dimostra, sono sotto gli occhi di tutti, crisi che contrariamente ai proclami di ottimismo non finisce, ma come vediamo anche oggi si avviluppa su sé stessa, confermando ancora di più la necessità di un'azione di Governo che sia davvero orientata all'interesse generale e alla tutela dei diritti dei singoli cittadini. Interesse generale che non è componibile con nessuna sommatoria degli interessi particolari, ma dalla sola sintesi che un'azione di governo deve proporsi, cosa che questo Governo, come è sempre più evidente, non è in grado di fare.

Vice ministro Castelli, con la nostra mozione in fondo vogliamo spronarvi a fare proprio il vostro dovere: governare nell'interesse del Paese e a tutela dei diritti dei più deboli, i lavoratori *in primis*. Per questo voteremo convintamente la mozione n. 11 del senatore Vimercati del Gruppo PD. Voto favorevole avranno anche le mozioni presentate dai Gruppi IdV e UDC-SVP-IS-Aut. Non parteciperemo al voto sulle altre. (*Applausi dal Gruppo PD*).

CICOLANI (*PdL*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CICOLANI (*PdL*). Signora Presidente, periodicamente affrontiamo la questione Malpensa (l'ultima volta è avvenuto nel 2007), che è un tema che ovviamente implica una riflessione sull'intero sistema del trasporto aereo prima di entrare nello specifico di Malpensa.

La storia di questo aeroporto nasce negli anni Ottanta, e nasce prevalentemente in una visione europea legata ad aeroporti visti come sistema *hub*, cioè come parte di un sistema di trasporto aereo che mirava a concentrare le destinazioni in un unico punto, in maniera tale da accumulare una quantità di traffico che poi venisse da quel punto rilanciata in una rete internazionale: quindi un serbatoio di accumulo dei voli nazionali o internazionali di corto raggio, che diventasse un punto di rilancio nel medio-lungo raggio.

In quel periodo, l'aeroporto di Malpensa era inquadrato in una politica europea chiamata ad accorciare le distanze all'interno dell'Unione, politica che poi, all'inizio degli anni Duemila, dopo il lavoro del gruppo di alto livello e dopo il lavoro del semestre italiano con Van Miert, è sfociata nella *quick short list* e quindi nel sistema dei corridoi europei, materializzatosi nel 2003-2004. In tale sistema, costituito dal corridoio 5, Lisbona-Kiev, dal corridoio Genova-Rotterdam e dal corridoio Berlino-Palermo, l'aeroporto di Malpensa appare come un punto fondamentale, servito da questi corridoi, di cui a sua volta può usufruire là dove è punto di destinazione. Quindi Malpensa, all'interno di questo quadro, vede confermato il suo ruolo.

Ma che cosa ancora è cambiato da quel periodo? Negli anni Novanta e soprattutto negli ultimi 10 anni è cambiata la logica del trasporto aereo, con il sistema cosiddetto *point to point*, che si è materializzato prevalentemente, anche se non esclusivamente, nel sistema *low cost*. Dobbiamo allora chiederci se dobbiamo cambiare qualcosa, ed è giusto, periodicamente, fare una riflessione di sistema. Un *hub* ha ancora un senso in un sistema che invece prevede la destinazione punto-punto? Secondo me sì, perché la quantità di trasporto aereo che è stata sottratta ai sistemi *hub* per effetto dei sistemi punto-punto viene recuperata, per effetto del sistema *low cost*, nella quantità di traffico complessivo del trasporto aereo, che non solo è aumentata in questi anni, ma che è prevista in fortissimo aumento nei 10-20 anni prossimi, fino ad arrivare addirittura, in alcune previsioni che possiamo anche considerare ottimistiche, nel decennio 2020-2030 a 100 milioni di passeggeri sia per l'aeroporto di Malpensa, sia per quello di Fiumicino.

È giusto quindi che vediamo l'aeroporto di Malpensa come il motore e il centro di un servizio indispensabile, di tutto il sistema del trasporto aereo italiano, ma anche e soprattutto di quello dell'Italia settentrionale, ed è giusto che ci occupiamo di verificare e controllare se le decisioni che complessivamente il Governo prende sulle infrastrutture siano a loro volta congruenti e funzionali a questo scopo.

Credo che nei tre anni trascorsi dall'ultima discussione, alcuni passi avanti siano stati fatti, sia sul sistema del trasporto aereo, sia su Malpensa. Tutti – è stato fatto anche negli interventi precedenti – parliamo di apertura di nuove vie di comunicazione nei confronti di Malpensa, sia delle ferrovie del Nord sia dei tratti stradali e autostradali, e comunque è previsto un ulteriore potenziamento di questo sistema di collegamenti in previsione dell'Expo 2015.

Credo che il tratto sarà compiuto quando vi sarà un collegamento, il più possibile efficace ed efficiente con il sistema dell'alta velocità e quando il sistema dell'alta velocità sarà completo all'interno del corridoio 5 e del terzo valico e quindi del corridoio Genova-Rotterdam. Credo che ciò sia centrale nell'ottica della discussione che stiamo facendo su Malpensa, come servizio essenziale di tutto il sistema settentrionale del nostro Paese.

Sotto questo profilo, le discussioni di questi mesi e di questi anni sul ruolo di Alitalia, sul sistema del trasporto aereo per quanto riguarda i vettori, sembrano ormai archeologia politica e industriale. Abbiamo accantonato tutta una serie di paure che riguardavano l'aeroporto di Malpensa e sono state prodotte una serie di azioni, chieste anche da questo Parlamento, soprattutto in ordine agli accordi bilaterali fra i vari Paesi.

È per questo quindi che, ritenendo non nelle premesse, ma nella sostanza, molto simili le mozioni fra di loro, noi voteremo a favore della mozione Mura oltre che della mozione Butti. Non parteciperemo al voto delle mozioni degli altri Gruppi politici.

MURA (*LNP*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà, per un minuto.

MURA (*LNP*). Signora Presidente, andando oltre la dichiarazione fatta dal collega Leoni e ringraziando tutti i colleghi con cui abbiamo cercato di raggiungere un'intesa per un testo unico che ha visto la condivisione massima sugli impegni al Governo, ma partendo da premesse che, per motivi politici, si differenziavano molto, dichiaro a nome del Gruppo della Lega Nord che voteremo a favore sia della mozione del mio Gruppo, di cui sono primo firmatario, sia della mozione del PdL, di cui è primo firmatario il collega Butti. Non parteciperemo invece alla votazione delle mozioni presentate dai colleghi Vimercati, D'Alia e De Toni. (*Applausi dal Gruppo LNP*).

PRESIDENTE. Prima di passare alle votazioni, avverto gli onorevoli colleghi che, in linea con una prassi consolidata, le mozioni saranno poste ai voti secondo l'ordine di presentazione e per le parti non precluse né assorbite da precedenti votazioni.

Comunico che i presentatori delle mozioni nn. 11 (testo 2), 273, 274 e 275 hanno accolto le modifiche suggerite dal rappresentante del Governo.

Metto ai voti la mozione n. 11 (testo 3), presentata dal senatore Vimercati e da altri senatori.

**È approvata.**

Metto ai voti la mozione n. 272, presentata dal senatore Mura e da altri senatori.

**È approvata.**

Metto ai voti la mozione n. 273 (testo 2), presentata dal senatore D'Alia e da altri senatori.

**È approvata.**

Metto ai voti la mozione n. 274 (testo 2), presentata dal senatore Butti e da altri senatori.

**È approvata.**

Metto ai voti la mozione n. 275 (testo 2), presentata dal senatore De Toni e da altri senatori.

**È approvata.**

### **Interpellanze, annunzio**

PRESIDENTE. Comunico che è pervenuta alla Presidenza un'interpellanza, pubblicata nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

Ricordo che il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica oggi, alle ore 16, con l'ordine del giorno già stampato e distribuito.

La seduta è tolta (*ore 12,03*).

Allegato A**MOZIONI****Mozioni sull'aeroporto di Malpensa**

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

**V. testo 3**

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,

premessi 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 com-

petitivo 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 *pieste*) 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.

(1-00011 *p.a.*) (testo 3) (29 aprile 2010)

### **Approvata**

VIMERCATI, ADAMO, BAIIO, 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,

premessi 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:

a promuovere un piano di coordinamento degli aeroporti del Nord Italia, al fine di raggiungere una migliore razionalizzazione 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 favorire la messa 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 *pieste*) 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)

### **Approvata**

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 esuberanti 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 bilate-

rali 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 aeroportuali. 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)

#### **V. testo 2**

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 province 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.

(1-00273) (testo 2) (29 aprile 2010)

### **Approvata**

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 province 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;

a promuovere un piano aereo-portuale italiano al fine di razionalizzare 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 approntare misure di sostegno a favore di quei lavoratori che sono stati coinvolti nella crisi occupazionale.

(1-00274) (27 aprile 2010)

#### **V. testo 2**

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, BONFRISCO (\*). – 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 crescita 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 obiettivi 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.

---

(\*) Firma aggiunta in corso di seduta.



(1-00274) (testo 2) (29 aprile 2010)

### **Approvata**

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, BONFRISCO. – 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 crescita 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 ferroviaria 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 promuovere 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 obiettivi 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)

**V. testo 2**

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

premessi 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.

(1-00275) (testo 2) (29 aprile 2010)

### **Approvata**

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 rite-

nuto 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 difeso, 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;

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.



## Allegato B

### **Congedi e missioni**

Sono in congedo i senatori: Alberti Casellati, Augello, Barelli, Caliando, Castelli, Ciampi, Davico, Dell'Utri, Delogu, Gentile, Giovanardi, Giuliano, Lannutti, Malan, Mantica, Mantovani, Menardi, Montani, Palma, Paravia, Pera, Pisanu, Rizzotti, Viceconte e Viespoli.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Bonino, Adamo e Morra per attività di rappresentanza del Senato; Amoruso, per attività dell'Unione interparlamentare; Coronella, De Angelis, De Luca e Mazzucconi, per attività della Commissione parlamentare d'inchiesta sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti; Bettamio, Bevilacqua, Firrarello, Gai, Micheloni, Monti e Pedica, per attività dell'Assemblea Plenaria del Consiglio Generale degli Italiani all'Estero; Boldi, Carloni, Chiti, Giaretta, Marcenaro, Nessa, Russo, Santini, Saro e Tofani, per attività dell'Assemblea parlamentare del Consiglio d'Europa - UEO.

---

---

## **RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI**

(Pervenute dal 21 al 28 aprile 2010)

### **SOMMARIO DEL FASCICOLO N. 77**

AUGELLO: sulla gestione del centro meccanizzato postale di Fiumicino Aeroporto per la spedizione di raccomandate (4-01869) (risp. ROMANI, *vice ministro dello sviluppo economico*)

BELISARIO: sulla chiusura dell'ufficio postale di Caprarico nel comune di Tursi (Matera) (4-02407) (risp. ROMANI, *vice ministro dello sviluppo economico*)

COMPAGNA: sulla riorganizzazione dei centri di distribuzione postale in provincia di Avellino (4-02252) (risp. ROMANI, *vice ministro dello sviluppo economico*)

DELLA SETA: sulla contaminazione da scorie radioattive del deposito nucleare di Saluggia (4-02337) (risp. SAGLIA, *sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico*)

DELLA SETA, FERRANTE: sullo stoccaggio di rifiuti radioattivi nel sito di Caorso (4-02790) (risp. SAGLIA, *sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico*)

- DELLA SETA ed altri: sull'individuazione dei siti degli impianti per la produzione di energia nucleare (4-02548) (risp. SAGLIA, *sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico*)
- FERRANTE: sui disservizi derivanti dal passaggio del segnale televisivo dall'analogico al digitale (4-02304) (risp. ROMANI, *vice ministro dello sviluppo economico*)
- FERRANTE ed altri: sull'individuazione dei siti degli impianti per la produzione di energia nucleare (4-02546) (risp. SAGLIA, *sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico*)
- FONTANA: sull'individuazione dei siti degli impianti per la produzione di energia nucleare (4-02612) (risp. SAGLIA, *sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico*)
- GARAVAGLIA Mariapia: sul servizio di Isorardio (4-01878) (risp. ROMANI, *vice ministro dello sviluppo economico*)
- LANNUTTI, BELISARIO: su compensi elargiti dalla Rai ad artisti televisivi (4-02263) (risp. ROMANI, *vice ministro dello sviluppo economico*)
- PEGORER ed altri: sull'individuazione dei siti degli impianti per la produzione di energia nucleare (4-02565) (risp. SAGLIA, *sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico*)
- SANGALLI ed altri: sull'individuazione dei siti degli impianti per la produzione di energia nucleare (4-02542) (risp. SAGLIA, *sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico*)
- SCANU, SANNA: sull'individuazione dei siti degli impianti per la produzione di energia nucleare (4-02587) (risp. SAGLIA, *sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico*)
- TOMASELLI ed altri: sull'individuazione dei siti degli impianti per la produzione di energia nucleare (4-02603) (risp. SAGLIA, *sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico*)

### Interpellanze

BONINO, ZANDA, D'UBALDO, MILANA, MARINARO, COSENTINO, GASBARRI, CHIAROMONTE, PASSONI, PORETTI, MICHELONI, ADAMO, MORRI, DI GIOVAN PAOLO, RANUCCI, VITA, PERDUCA. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* – Premesso che:

l'art. 78 del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, dispone la nomina del Sindaco di Roma a «Commissario straordinario del Governo per la ricognizione della situazione economico-finanziaria del comune e delle società da esso partecipate (...) e per la predisposizione ed attuazione di un piano di rientro dall'indebitamento pregresso»;

l'art. 5, comma 1, del decreto-legge 7 ottobre 2008, n. 154, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2008, n. 189, provvede all'assegnazione di un contributo ordinario di 500 milioni di euro per l'anno 2008, «finalizzato al rimborso alla Cassa depositi e prestiti della somma erogata a titolo di anticipazione finanziaria ai sensi dell'art. 78, comma 8, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133. Al rimborso provvede diretta-

mente il Ministero dell'economia e delle finanze, in nome e per conto del comune di Roma»;

l'art. 5, comma 3, del citato decreto-legge 7 ottobre 2008, n. 154, dispone inoltre che «In sede di attuazione dell'articolo 119 della Costituzione, a decorrere dall'anno 2010 viene riservato prioritariamente a favore di Roma Capitale un contributo annuale di 500 milioni di euro, anche per le finalità previste dal presente comma, nell'ambito delle risorse disponibili»;

con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 5 dicembre 2008 – il cui testo non è stato pubblicato in *Gazzetta Ufficiale* – viene approvato il piano di rientro e l'individuazione delle coperture;

a seguito dell'approvazione di un emendamento in occasione dell'esame parlamentare del disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 2 del 2010, viene inserito, all'art. 4, il seguente comma: «8-bis. Con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, da emanare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è nominato un Commissario straordinario del Governo per la gestione del piano di rientro di cui all'articolo 78 del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, e successive modificazioni, gestito con separato bilancio e approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 5 dicembre 2008. A partire dalla data di nomina del nuovo Commissario, il sindaco del comune di Roma cessa dalle funzioni di Commissario straordinario del Governo per la gestione dello stesso piano di rientro. Il Commissario straordinario del Governo procede alla definitiva ricognizione della massa attiva e della massa passiva rientranti nel predetto piano di rientro. Per il comune di Roma, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, sono fissati i nuovi termini per la deliberazione del bilancio di previsione per l'anno 2010, per l'approvazione del rendiconto relativo all'esercizio 2009, per l'adozione della delibera di cui all'articolo 193, comma 2, del testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, e per l'assestamento del bilancio relativi all'esercizio 2010. Ai fini di una corretta imputazione al piano di rientro, con riguardo ai commi 2, 3 e 4 dell'articolo 248 e al comma 12 dell'articolo 255 del citato testo unico di cui al decreto legislativo n. 267 del 2000, il primo periodo del comma 3 dell'articolo 78 del decreto-legge n. 112 del 2008, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 133 del 2008, si interpreta nel senso che la gestione commissariale del comune assume, con bilancio separato rispetto a quello della gestione ordinaria, tutte le obbligazioni derivanti da fatti o atti posti in essere fino alla data del 28 aprile 2008, anche qualora le stesse siano accertate e i relativi crediti siano liquidati con sentenze pubblicate successivamente alla medesima data»;

l'approvazione del richiamato emendamento è stata notoriamente e pubblicamente voluta e sollecitata dalla stessa amministrazione capitolina, ad avviso degli interpellanti a fronte della sua evidente incapacità nel gestire la situazione del bilancio, nonostante i numerosi provvedimenti adot-

tati a livello governativo – e citati in premessa – compresa la nomina a commissario straordinario del sindaco Alemanno e l'approvazione del piano di rientro, avvenuta all'inizio di dicembre 2008;

numerosi articoli di stampa denunciano uno stato di grave pericolosità della situazione economica e finanziaria del Comune di Roma («Il Sole 24 ore» del 3 marzo 2010 parla di un debito di oltre 12 miliardi di euro), mentre altri articoli fanno riferimento al mancato impegno – in assenza della manovra di bilancio per il 2010 – per una serie di servizi di pubblica utilità che non potranno così essere erogati ai cittadini;

in ogni caso, la situazione appare precipitare in tempi rapidissimi: si è passati dai 6,8 miliardi di debito attribuiti alla precedente Giunta, ai 9,5 miliardi denunciati da Alemanno al momento del suo insediamento, ai paventati 12 miliardi attuali; il tutto in una situazione di totale mancanza di informazione e trasparenza, senza che sia stato mai pubblicato dal commissario Alemanno il bilancio straordinario del Comune, quello dedicato al risanamento, malgrado il Parlamento, in sede di esame del decreto-legge n. 2 del 2010, abbia approvato un ordine del giorno che lo impegnava a farlo,

si chiede di sapere:

se il Governo sia a conoscenza di quale sia ad oggi l'effettiva entità del debito del comune di Roma, e come esso sia composto;

in particolare se, in base alle informazioni di cui è in possesso il Governo, corrisponda a verità che il debito sia aumentato di oltre 3 miliardi di euro in regime di commissariamento tuttora in corso affidato allo stesso sindaco Alemanno, rispetto alla quantificazione ufficiale delle passività rilevate per il periodo antecedente al 28 aprile 2008. Quantificazione, che egli aveva fornito ufficialmente nel settembre 2008, di 1,8 miliardi di euro di «*extra deficit*» da sommare a un debito di ammortamento pari a circa 6,9 miliardi di euro, per un debito complessivo di circa 8,7 miliardi di euro;

se risulti che sia stata messa in atto da parte del Ministero dell'interno e del Ministero dell'economia e delle finanze l'attività di monitoraggio e di controllo sull'attuazione del piano, espressamente prescritta dall'art. 6, comma 1, del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 5 dicembre 2008, che prevede la comunicazione trimestrale da parte dell'autorità commissariale dei flussi di cassa, degli incassi e dei pagamenti. In caso affermativo, cosa risulti da tali relazioni che non sia stato messo in opera rispetto a quanto previsto nel piano di rientro;

se non ritenga che tutte le informazioni relative al bilancio degli enti locali, ai sensi del testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali (di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267), dovrebbero essere portate a conoscenza dei cittadini, e che questo valga in particolare nel caso di Roma, il cui statuto peraltro già recepisce tale principio, considerata la situazione di preoccupazione ed incertezza fortemente avvertita dalla cittadinanza romana; preoccupazione aggravata anche dalle recenti affermazioni pubbliche del Commissario straordinario del governo e dell'assessore al bilancio, Maurizio Leo, che hanno candidamente di-

chiarato di aver perso il polso della situazione e di aver bisogno della nomina di un nuovo commissario per ri-quantificare la massa attiva e quella passiva;

se in ultimo, a giudizio del Presidente del Consiglio, non si appalesi dietro le complesse e talora oscure procedure sopra menzionate un'operazione tendente a trasferire allo Stato il debito del Comune di Roma, anche quello prodotto e accumulato dalla Giunta in carica, con ciò dando al presunto risanamento delle finanze capitoline il valore di un intervento a carico dei contribuenti italiani, senza dunque attivazione alcuna di quella strategia del buongoverno a cui, fin dall'inizio del mandato, il Sindaco Alemanno si è voluto richiamare.

(2-00199)





