

Mozione n. 11 (testo 2) (procedura abbreviata) (aeroporto di Malpensa)

VIMERCATI, ADAMO, BAILO, 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 internazionali e intercontinentale;

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

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

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

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

impegna il Governo:

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

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

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

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

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

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