

Al Presidente del Consiglio Regionale  
Prof. Avv. Ettore A. Albertoni

### ORDINE DEL GIORNO

Premesso che:

- tra le “Linee Guida del Piano Industriale 2008–2010” approvato, in data 30 agosto 2007, dal Consiglio di Amministrazione di Alitalia vi sono:
  - la riduzione degli organici, attraverso la quale si afferma, aumenterà l’efficienza;
  - un “consistente” aumento di capitale;
  - un incremento dei voli sull’aeroporto “Leonardo da Vinci” di Fiumicino con il conseguente ridimensionamento dello scalo di Milano Malpensa.

Visto che:

- nel febbraio 2005 veniva stabilito il trasferimento da Roma a Milano di circa 1500 dipendenti Alitalia, mai posto in essere, con cui si protraeva un “pendolarismo” che non ha riscontri in altre compagnie e che ha da sempre rappresentato un aggravio di costi per i bilanci di Alitalia;
- sempre nel 2005, veniva siglato un accordo tra Alitalia e Sea in cui la compagnia di bandiera definiva “elemento fondamentale della sua strategia industriale lo sviluppo della propria presenza sull’aeroporto” di Malpensa e pertanto Sea ha programmato importanti investimenti;
- in data 26 ottobre 2006, il Consiglio della Regione Lombardia approvava un Ordine del Giorno concernente “il sistema aeroportuale lombardo, la crisi Alitalia e le prospettive di Malpensa” che tra gli altri argomenti, chiedeva di:
  - verificare, di concerto con il Governo, il pieno rispetto degli impegni sottoscritti, e ad oggi non attuati, nell’accordo del 22 aprile 2002 sul sistema aeroportuale milanese;

- il riequilibrio delle basi operative del personale navigante operante su Malpensa e Fiumicino, fino ad arrivare ad un assetto effettivamente rapportato al mercato;
- l'incremento delle destinazioni intercontinentali e del numero degli aerei di lungo raggio su Malpensa;

Considerato che :

- lo scalo di Malpensa perderà con il piano approvato in data 30 agosto 2007 gran parte dei voli intercontinentali che verranno spostati a Fiumicino ;
- l'intendimento di sviluppare per Malpensa l'attività low cost e cargo, comporterebbe di conseguenza una contrazione di tali attività su altri aeroporti lombardi già delegati a tali funzioni;
- il piano così come formulato appare irrazionale in considerazione del fatto che le cifre relative al traffico intercontinentale di Malpensa indicano senza ombra di dubbio che il mercato principale per questi voli è al Nord. Infatti, i due terzi del traffico Alitalia su Fiumicino (40.937 movimenti) è fatto da voli nazionali, i voli da e per i Paesi al di fuori della Unione Europea sono solo 5.680 (24 per cento) contro i 18.347 di Malpensa (76 per cento), ed inoltre i voli intercontinentali da Malpensa sono 202 a settimana.

Rilevato che:

- le perdite di Alitalia sono destinate a continuare e lo spostamento dei voli Alitalia su Roma più che da criteri di mercato, sembra dettata da scelte politiche e sindacali di tipo campanilistico in quanto:
  - al Nord viene venduto il 70% dei biglietti aerei per tratte internazionali e si può contare su un bacino di utenza di 15.5 milioni di abitanti contro i 11.3 milioni di Fiumicino;
  - l'Hub di Malpensa è al centro di un'area che è il motore economico del paese, con 1 milione e 361 mila imprese contro le 957 mila di Fiumicino;

- lo spostamento su Fiumicino per voli con destinazione Nord America e Asia significherebbe, seguendo le rotte polari, aumentare il viaggio di almeno 2 ore rispetto a Malpensa;
  - le maggiori direttrici di trasporto europeo pongono Malpensa in posizioni strategiche sull'incrocio del Corridoio 5 e il Corridoio Genova-Rotterdam .
- la scelta di implementare i voli di Fiumicino, rispetto a quelli di Malpensa, non risponde alla domanda di voli del territorio;
  - le scelte dettate da tale Piano porterebbero Alitalia ad aumentare ulteriormente il gap accumulato sino ad oggi rispetto alle grandi compagnie aeree, relegandola ad un ruolo marginale e regionale;
  - la riduzione dei voli a Malpensa non inciderà sulle sorti della compagnia che sono invece legate ad una cattiva gestione che si protrae da anni, infatti a Malpensa, Alitalia gestisce 13mila voli mensili con un ventesimo del personale di Fiumicino (10 mila voli mensili gestiti dal 95% del personale);
  - i tassi di crescita di Malpensa sono superiori a quelli di Fiumicino (9.7% per Malpensa contro i 4,5% di Fiumicino nel periodo 2002-2006) così come la quota di transfer pacs (35% circa di Malpensa contro i 26% circa di Fiumicino);
  - i risultati di Malpensa del primo semestre 2007 vedono Malpensa guidare la classifica di puntualità a livello europeo (80% contro i 78% di Fiumicino) così come dati dell'agosto 2007 riportano solo 37 su 1.000 bagagli disguidati a Malpensa contro 170 di Fiumicino.

E considerando inoltre che una ulteriore opportunità di sviluppo per Malpensa è rappresentata dalla possibilità che Milano ospiti l'EXPO 2015 e di conseguenza:

- tale manifestazione genererà un ulteriore incremento del traffico su Milano (si prevedono circa 3 Milioni di passeggeri) oltre ad altri passeggeri che si recheranno a Milano per la preparazione stessa dell'evento;
- la maggior parte di passeggeri addizionali saranno passeggeri internazionali e businessmen, e pertanto a più alto margine per le compagnie aeree in quanto high spender e meno sensibili al pricing.

Considerato altresì che:

- da più parti viene indicato come unica fonte di svolta l'attuazione di forti cambiamenti sul fronte della produttività del lavoro, infatti, ad ogni addetto Alitalia corrispondono 1.090 passeggeri/anno contro i 10.350 di Ryanair, e ogni aereo Alitalia trasporta 135.500 passeggeri/anno contro i 325.500 sempre di Ryanair;
- un pilota Alitalia con 10 anni di anzianità nel 2006 guadagnava in media 10.250 euro lordi mensili, contro i 6.750 di uno di AirOne e i 4.800 di Blue Panorama e le stesse proporzioni valevano per gli assistenti di volo;
- le compagnie aeree che sono uscite vincenti dalle grandi ristrutturazioni degli anni '90 hanno puntato non solo sul contenimento dei costi, ma sulla flessibilità e sullo sviluppo di hub e nuove rotte;
- le scelte se confermate comporterebbe un sottoutilizzo del più grosso investimento fatto al Nord nel campo delle infrastrutture messo in atto negli ultimi cinquanta anni, pari a circa un miliardo e 500 mila euro, più un altro miliardo di euro in autofinanziamento da parte della società di gestione;
- il Piano non fornisce indicazioni precise e crea fortissime tensioni sociali al Nord in quanto non sono i dipendenti di Alitalia ma le società che vivono dell'indotto di Malpensa (handling , catering etc..) in cui è presente una altissima percentuale di lavoratori impiegati con contratti atipici e precari, che pagherebbero in caso di flessione del traffico;
- Da fonti sindacali, infatti su circa 2.140 piloti meno di 80 potrebbero lasciare il lavoro, e poche decine di assistenti di volo su 4.416 potrebbero essere sottoposti a provvedimento di mobilità e solo 200 unità del personale di terra potrebbero raggiungere i requisiti per la pensione entro il 2010. Di contro il 65 per cento di Sea handling che lavora a Malpensa, è dedicato esclusivamente alla compagnia di bandiera con contratti a termine;

#### IMPEGNA LA GIUNTA REGIONALE:

Ad attivarsi affinché:

- inviti il governo a considerare le reali cause che hanno portato l'azienda a tale situazione;
- intraprenda soluzioni che tengano conto di quanto sopra descritto, convocando i rappresentanti delle istituzioni per confrontarsi sull'argomento in un tavolo di lavoro;

- formalizzi in un atto da inviare al Ministero del Tesoro, nella sua qualità di principale azionista di Alitalia, l'assoluta contrarietà della Regione Lombardia ad un'azione che comporterebbe una evidente perdita di valore dell'azienda stessa e a qualunque progetto che conferisca, con risorse del Nord, ulteriori artificiosi finanziamenti all'aeroporto di Roma Fiumicino in una errata politica di sostegno alla compagnia di bandiera;

*e qualora non si addivenisse, in tempi rapidi, ad una soddisfacente soluzione:*

- a recedere da qualunque convenzione in essere con Alitalia;
- a svolgere appieno il proprio ruolo politico, vigilando affinché gli slot disponibili e non utilizzati da Alitalia vengano assegnati a compagnie aeree italiane e straniere che puntino ad un concreto sviluppo di Malpensa.

Milano, 10 Settembre 2007

I CONSIGLIERI