

accessibilità. Siamo nel cuore del Corridoio 5. Anzi, siamo la Fiera del Corridoio 5. Non è un caso se abbiamo deciso di realizzare il nuovo polo fieristico lungo l'asse del Sempione verso Malpensa. E' indubbio che un grande centro fieristico ha bisogno di un grande aeroporto. La battaglia per Malpensa la facciamo perchè sappiamo che è una leva fondamentale per lo sviluppo».

Quali contromisure

Se Air France l'avrà vinta, va recuperata l'idea di una «compagnia del Nord» che - Roma permettendo - usi come trampolino di lancio gli slot lasciati liberi a Malpensa.

Tempo 2-3 anni, può concretizzarsi il matrimonio fra il mondo industriale e finanziario padano e un grande vettore straniero. Lufthansa, ad esempio, concorrente di Air France e che vede con favore Malpensa hub a fianco di Francoforte e Monaco. Paiono interessati anche alcuni gruppi asiatici.

Condizioni

Nel frattempo serve una moratoria: 5 anni mantenendo l'attuale livello di traffico, come ottenuto dagli olandesi per la fusione Air France-Klm sullo scalo di Amsterdam-Schiphol.

Basta chinare la testa! Malpensa ha un bacino d'utenza di 15,5 milioni di persone contro 11,3 di Fiumicino, e crescerà ancora (a marzo grazie alla bretella con l'autostrada Mi-To sarà a un'ora di macchina da Torino). E' al centro di un'area che costituisce il motore economico del Paese con 1 milione 361 mila imprese (957 mila per Fiumicino). Infine lo scalo varesino è in posizione strategica sull'incrocio dei corridoi 5 e «dei due mari» (Rotterdam-Genova). Insomma non gli manca nulla... Basta Roma, si può fare da soli.

La forza della Padania sul mercato globale passa per i collegamenti intercontinentali. Salviamo Malpensa!

Elaborazione dello studio grafico e impaginazione CLAUDIO ROMANZIN - Stampa BONIARDI GRAFICHE srl via Gian Battista Vico, 40 Milano
Facciamo circolare le idee - La riproduzione del presente opuscolo è libera, non c'è necessità di chiedere particolari autorizzazioni all'Editore

Lega Nord

flash

Direttore responsabile MARIO PITTONI

N. 64 - Febbraio 2008 - Foglio d'informazione politica - Scaricabile dal sito www.leganord.org
Registraz. Trib. Udine n. 31 del 21/11/1995 - Responsabile politico Sen. ROBERTO CALDEROLI



Roma vuole sacrificare Malpensa

Danno da 15 miliardi di euro l'anno

L'idea romana di cedere Alitalia ad Air France penalizza fortemente Malpensa. I francesi per i nostri collegamenti internazionali puntano infatti su Fiumicino, aeroporto non in diretta concorrenza con Parigi.

Ma in Padania è venduto il 68% dei biglietti per tratte internazionali. E una Malpensa forte sulle rotte intercontinentali - segnala la ricerca dello Studio Ambrosetti sullo «sviluppo del sistema del trasporto aereo in Nord Italia» - farebbe crescere l'economia settentrionale di oltre 2 punti e mezzo entro il 2020. Mentre, trasferendo i voli per le destinazioni a lungo raggio su Fiumicino, lo sviluppo padano si fermerà all'1,2%, con un danno per la sola Lombardia di 15 miliardi di euro annui. Alla fine a rimetterci sarà l'intero Paese. Senza contare che, secondo l'indagine Ambrosetti, un'Alitalia focalizzata solo sullo scalo romano comporterà 7 milioni di passeggeri in meno l'anno e la perdita di 700-1.000 milioni di euro.

Se non sarà Air France paralizziamo il Paese, minacciano i piloti Alitalia. E qui arriviamo al capitolo sprechi. L'azienda ha ben il 95% dei dipendenti di Roma. Risiedono nella capitale e prendono servizio a Milano...

Sotto attacco:

Le perdite romane di Alitalia

A Malpensa Alitalia ha un tasso di riempimento degli aerei sopra il 75%. Con numeri inferiori le compagnie concorrenti ancora guadagnano. Eccellenti poi le performance sui voli intercontinentali: dall'81% di riempimento nel 2005 si è passati all'83 nel 2006 e 84 nel 2007.

Se la compagnia di bandiera perde, evidentemente è altrove che si deve guardare. In particolare alla quasi totalità di dipendenti laziali a fronte di un traffico di volo maggiore al Nord. Sul conto economico pesano in modo decisivo il trasferimento di personale romano e gli alberghi per alloggiarlo. Senza contare le buste paga più pesanti proprio grazie alla voce «trasferimento».

Domanda...

Nel 2004, definendosi un osservatore indipendente, il presidente di Air France Jean-Cyril Spinetta indicava Milano come luogo più adatto a un hub (scalo di scambio intercontinentale) in Italia. Al contrario, la proposta attuale attribuisce a Fiumicino (per l'*Herald Tribune* uno dei peggiori aeroporti al mondo) un «ruolo chiaro e insostituibile nel disegno di network del nuovo Gruppo per le regioni del Centro Sud ed Est Europa, fino all'Africa del Nord».

Finora i rapporti fra Air France e Alitalia si limitavano a un accordo con Sky Team più il 2% di partecipazioni. Da cosa deriva l'improvviso interesse transalpino per la nostra compagnia di bandiera con i suoi esuberanti e perdite?

...e risposta

Con l'acquisizione di Alitalia - suggerisce Carlo Maria Pinardi, docente di Finanza aziendale internazionale alla Bocconi - si pongono le condizioni per un «trasferimento forzoso delle tratte sull'hub che interessa davvero e cioè

Roissy a Parigi. Questo deve raggiungere la massa critica necessaria a competere con quello di Lufthansa a Francoforte e quello di British Airways a Heathrow, che a marzo apre l'imponente terminal 5 e darà filo da torcere ad Air France. Tempo un paio d'anni e il bacino d'utenza del Nord Italia servirà solo ad alimentare l'hub parigino».

A Malpensa già si smantella

Per volare da Malpensa a Chicago con Alitalia oggi servono 10 ore e 15 minuti. Si va diretti dalla provincia di Varese all'Illinois. Con la pronuncia del Governo romano a favore di Air France, da aprile Fiumicino diverrà una tappa obbligata e il sito della compagnia già prevede che occorreranno 14 ore e 45 minuti. Diverse delle quali da godere nelle sale d'aspetto dell'aeroporto laziale.

Numerose le tratte intercontinentali interessate dall'aggiustamento. Per raggiungere Buenos Aires ci vorranno 7 ore in più. 5 per Boston. 3 per Osaka. E passando da Roma non si spenderà certo meno.

Posti di lavoro a rischio...

Con il ridimensionamento a Malpensa entreranno in crisi, oltre all'indotto tecnico di manutenzione agli aerei, il trasporto (taxi, pullman, vetture a noleggio), la logistica, l'area ricettiva e alberghiera.

Soltanto nell'area del Ticino sono a rischio più di 3.000 posti di lavoro. E il loro riassorbimento può sperare solo in un diverso futuro dell'aeroporto.

...e pure Expo 2015

Nel momento in cui a livello internazionale si valuta la candidatura di Milano per l'assegnazione dell'Expo 2015, a Roma si lavora per togliere la funzione di hub a Malpensa, la porta dalla quale dovrebbero passare visitatori e operatori.

«Una decisione contro la logica del mercato - è l'opinione di Claudio Artusi, amministratore delegato di Fiera Milano Spa -. Possiamo contare su un grande polo fieristico, su un brand di tutto rispetto e su una formidabile