

**PUOI BLOCCARE
IL PREMIO
DELLA POLIZZA AUTO
PER 2 ANNI
SE ENTRI
NELLA TRIBÙ LINEAR.**

12
mercoledì 2 gennaio 2008

10
Unità

ECONOMIA & LAVORO

LINEAR
Assicurazioni in Linea con te

**Chiama l'800 07 07 62
o vai su www.linear.it**

La Paperona

Beata Paris Hilton. L'ormai ex ereditiera ha festeggiato nella casa di New York l'arrivo del 2008 tuffandosi in una piscina colma di monetine: euro, cent, sterline... A scopo benefico, naturalmente, a favore dei più poveri in Birmania. Agli spettatori è toccato versare almeno mille dollari...



BIANCHI: PER I PENDOLARI SCONTI E SERVIZI MIGLIORI

Buone notizie per i pendolari: con il nuovo anno arrivano sconti fiscali e risorse per un miglioramento dei servizi anche con nuovi treni. Ad annunciarlo è il ministro dei Trasporti, Bianchi. Il ministro chiarisce che «gli adeguamenti tariffari riguardano soltanto i treni Eurostar e, più in generale, i servizi di eccellenza sulla media e lunga percorrenza. Rimangono invece ferme le tariffe per i pendolari per tutelare le fasce più deboli».

NEL 2007 CALO DEL 5,04% DELL'ALIQUOTA MEDIA ICI

L'aliquota media Ici sulla prima casa è calata nel 2007 al 5,04%. Lo rileva l'Ancor, l'Associazione Nazionale Consulenti Tributaristi. In particolare, sono stati 2.294 i Comuni che hanno applicato l'aliquota ordinaria del 7%, 189 in più rispetto al 2006. Tuttavia, laddove è presente un aumento dell'aliquota ordinaria, si nota una parallela diminuzione dell'aliquota relativa all'abitazione principale in modo da abbassare il carico impositivo.

Malpensa ha i suoi nemici dentro casa

Non basta la crisi Alitalia: le minacce per lo scalo lombardo non vengono solo da Air France

di Roberto Rossi / Roma

CONCORRENZA Contro la «violenza dello Stato romano» Malpensa sarà «la madre di tutte le battaglie». Così parlò Umberto Bossi, carismatico leader della Lega, qualche giorno fa a proposito dello scalo lombardo. Sbagliando. Perché il maggior pericolo per

la sopravvivenza dell'hub di Varese non viene da Roma né dalle trattative fra Alitalia e Air France per la cessione del 49,9% in mano al ministero dell'Economia. Il maggior pericolo è dato dalla concorrenza, dal mercato. Da Torino, Bergamo, Brescia, Verona. Da tutti quei sistemi aeroportuali che stanno guardando al ridimensionamento naturale di Malpensa, che secondo il piano Alitalia vedrà tagliati tutti i voli di lungo raggio in perdita, come una ghiotta opportunità. In Veneto, ad esempio, non hanno perso tempo. Tanto che si sta pensando, per non dire litigando, all'interno del centrodestra se sia meglio puntare a un potenziamento dello scalo di Verona (e prendersi una larga fetta di business lombardo) o se puntare su di un progetto di ampliamento del sistema che ruota attorno a Venezia.

Ma il rischio forse più grosso viene da Brescia e da Bergamo. Quest'ultima da Milano dista quanto Malpensa. I due scali, molto ridotti nelle dimensioni, stanno vivendo un momento d'oro. Il primo si sta aprendo uno spazio per i voli cargo (nel 2007 sono state movimentate oltre 43mila tonnellate, +103% rispetto al periodo precedente), il secondo,

ha visto atterrare e partire nel 2007 quasi sei milioni di persone. E la scelta di molta gente di partire da Bergamo non sarà certo dipesa dalle decisioni del governo. La perdita di mercato di Malpensa, ha ricordato il ministro dell'Economia Tommaso Padoa Schioppa, è «legata soprattutto alla carenza di infrastrutture di accesso all'aeroporto e di concorrenza con altri scali vicini. Già oggi - per il ministro - è raro che da una città del nord si scelga Malpensa per raggiungere l'Asia o il Sudamerica. Perfino i milanesi preferiscono prendere un volo a Linate e partire poi da un altro aeroporto internazionale». Eppure fin dalla sua nascita il progetto Malpensa 2000 prevedeva una serie di supporti - come i collegamenti veloci con le province limitrofe, nuove infrastrutture, metropolitane, treni - che dovevano spingerla a diventare l'aeroporto di tutto il Nord Italia. Opere mai viste. E neanche il rapporto con Milano è stato proprio idilliaco. L'aeroporto doveva vivere il più possibile per la città. Cosa che non è stata mai fatta. Un esempio? Il

Una concorrenza agguerrita lungo l'asse del Nordest: da Bergamo a Verona



Aerei Air France all'aeroporto romano di Fiumicino. Foto Ansa

IL CORSIVO

Nel paese dei campanili

Tra Bossi che vuol marciare su Malpensa e Formigoni che progetta Air Padania ma anche tra chi rilancia la sfida accusando il Nord di bulimia aeroportuale, s'è fatta strada una maleducazione che non tocca scali e voli ma soltanto le nostre parole, cioè la nostra cultura. Non è poco, rivelando quanto il lessico bossiano abbia sedotto la penisola, compresa "Roma ladrona". Le cronache del dibattito sono intessute di

Noi e Voi che danno il senso della divisione di questo paese, tra Nord e Roma e poi, in successione, tra regione e regione, provincia e provincia, città e città. Raro che gli accessi polemisti sottolineino prima della "questione settentrionale" una decisiva "questione nazionale" che avrebbe chiesto e chiederebbe ancora una seria programmazione e una seria pianificazione. Sembrirebbe una bestemmia.

costo del taxi, è passato nel giro di qualche mese da 150mila lire a 150 euro. Fino a questo momento Malpensa si è sorretta spesso su politiche al ribasso. L'unico modo per far transitare i passeggeri presi da Alitalia era quello di fare prezzi concorrenziali rispetto a quelli che facevano Lufthansa via Francoforte e

Bossi dovrebbe per coerenza chiedere conto ai suoi alleati e ai suoi sindaci

Air France via Parigi. In sostanza si è sempre preso il traffico più povero dalle destinazioni europee e intercontinentali per poter riempire i voli. Se in questo il governo non ha avuto un ruolo c'è una cosa che intanto potrebbe fare: imporre che Parigi liberi subito gli slot milanesi che non intende più usare

TRASPORTI

L'anno inizia con una raffica di scioperi

Il nuovo anno inizia con una raffica di scioperi dei trasporti. A inaugurare la stagione dei disagi, secondo il sito della commissione di garanzia, saranno i piloti dell'Alitalia. Subito dopo la Befana, al termine del periodo di franchigia previsto dalla legge, l'Unione Piloti (UP) ha infatti proclamato uno sciopero di quattro ore dalle 10 alle 14 dell'8 gennaio. La protesta riguarda anche Alitalia Express (il vettore regionale dell'omonimo gruppo) per uno sciopero al quale hanno aderito anche i sindacati confederali.

Il 12 gennaio le proteste riguarderanno, invece, le ferrovie per uno sciopero di 24 ore proclamato dallo Sdl: l'astensione inizierà alle 21 per concludersi alla stessa ora del giorno seguente. Una settimana dopo, il 19 gennaio, è previsto uno sciopero dei piloti dell'Anpac di Meridiana ed Eurofly che «incontreranno le braccia» per 24 ore.

Per il 21 gennaio è invece prevista una nuova protesta che bloccherà le ferrovie per uno sciopero di 24 ore proclamato dallo Sdl. Un'analoga astensione dal lavoro, proclamata dai sindacati confederali, è in calendario per il 26 gennaio. Ma la giornata «nera» sarà il 28: per tale data è infatti previsto uno sciopero generale di tutti i trasporti deciso dalle organizzazioni sindacali confederali.

a Malpensa. In modo da lasciar spazio allo scalo per diventare valida alternativa ai cugini d'Oltralpe. La prossima settimana potrebbe essere la più indicata per avanzare la proposta. Dal 7 gennaio, infatti, il numero uno di Air France, Jean-Cyril Spinetta, prenderà da Parigi una serie di contatti politico-istituzionali e sindacali e il 10 sarà in Italia. Prima Air France avvierà formalmente l'esame dei conti e dei contratti, operazione che partirà non appena l'Alitalia darà comunicazione ufficiale di essere stata

Settimana di incontri per Parigi Bersani: riflettere sulla riorganizzazione del sistema

autorizzata dal ministero dell'Economia. Ma oltre al dialogo con i francesi Palazzo Chigi sta puntando anche a una riorganizzazione complessiva del sistema degli aeroporti. C'è già un disegno di legge, ma - ha osservato il ministro dei Trasporti Alessandro Bianchi - «bisogna anche mettere mano al meccanismo delle concessioni aeroportuali perché siano sottoposte a regole e controlli». «Per aprire davvero opportunità nuove al Nord - ha detto il ministro dello Sviluppo economico Pier Luigi Bersani - c'è bisogno ormai di una riflessione comune e di comuni impegni sulla organizzazione del sistema degli aeroporti, cominciando dall'area milanese ma senza fermarsi lì. Questa può essere l'occasione di farlo sul serio e di risolvere finalmente anche la questione, che non nasce oggi, della piena utilizzazione di Malpensa».

DIBATTITO Dobbiamo tornare a ragionare sfuggendo alle logiche dei campanilismi di ogni tipo, considerando con obiettività il ruolo economicamente strategico di una parte del Paese.

Il destino di un hub, le chiacchiere del centrodestra e il vincolo del corridoio 5

DANIELE MARANTELLI*

La decisione del Governo di privatizzare Alitalia è giusta e coraggiosa. Nel 2003 Alitalia ha perso oltre 520 milioni di euro, nel 2004 siamo saliti a 858. Nel 2005 il liberista Berlusconi non privatizza, ma destina 1 miliardo di euro per la sua ricapitalizzazione senza, questo è il punto, delineare un piano industriale convincente. Stretta tra i grandi vettori europei (Air France, British, Lufthansa) e l'aggressività delle compagnie low cost, Alitalia brucia rapidamente quelle risorse, si ritrova in mezzo al guado e vola verso il baratro. Presidente del Consiglio, ministro dell'Economia e dei Trasporti dell'epoca erano Berlusconi, Tremonti e Lunardi. Sulla loro inerzia non hanno battuto ciglia i ministri delle Riforme Bossi e Calderoli e del lavoro Maroni. Il piano di transizione e sopravvivenza presentato da Maurizio Pra-



Jean-Cyril Spinetta

to, dopo la decisione del ministro Padoa Schioppa deve essere oggetto di esame rigoroso. Tanto più dopo che il confronto con Air France è entrato nel vivo. Serve a poco recriminare sul passato. Sarebbe agevole ricordare al centro destra strillante di oggi che la difesa del ruolo di Linate ha pugnalato Malpensa e favorito sfacciatamente le compagnie aeree straniere. O che il Comune di Milano ha utilizzato in gran parte gli utili di Sea, realizzati molto grazie a Malpensa, per le casse del Comune di Milano, sottraendoli ad investi-

menti sull'hub. O che la stessa Lega era riuscita a collocare alla presidenza di Alitalia il proprio candidato di fiducia, senza che ciò desse luogo a risultati eclatanti per l'ormai ex compagnia di bandiera. Polemiche. Propaganda. Tempo perso. Conta invece sapere che sette italiani su dieci che viaggiano su voli intercontinentali non partono né da Fiumicino né da Malpensa. Le responsabilità del management Alitalia sono evidenti ma non minori quelle della classe dirigente. E non solo politica. Mi chiedo se la strategia del trasporto aereo di un paese che sta nel G8 debba esser decisa dal dottor Prato. Capisco che Padoa Schioppa rivendichi il diritto di decidere. Il frutto della privatizzazione finirà nelle casse del Tesoro. Ma abbiamo approvato una Finanziaria dove sono stati destinati 69 miliardi di euro per pagare gli interessi sul debito. Senza consolidamento e rilancio dello sviluppo

L'Italia non può vincere le sfide che la attendono a sé. La Lombardia produce oltre il 20% del Pil e concorre per oltre il 28% all'export nazionale. La sola Provincia di Varese ha esportato nel 2006 8500 milioni di euro e nel 2007 sfonderà quota 9000. Romano Prodi ha recentemente sottolineato i brillanti risultati dell'export. Ma l'Italia avrebbe raggiunto questi obiettivi senza l'apporto decisivo di queste aree? Non scherziamo. Nel piccolo imprenditore varesotto che da Malpensa parte con la sua valigetta per conquistare clienti e mercati in America o in Asia, che paga le tasse, non c'è la «cultura della fabbrichetta e della macchinetta» (Definizione sprezzante di certi intellettuali da salotto!). C'è cultura del lavoro, voglia di innovazione, alto senso civico. Queste persone, i loro dipendenti, progettisti, tecnici ed operai costituiscono una risorsa preziosa dell'Italia.

Stimo Padoa Schioppa, ma visti alcuni precedenti (Rai e Guardia di Finanza) mi permetto di segnalare che la vicenda Alitalia, se non corretta, può determinare conseguenze negative per il Paese e amare sorprese per il Pd nel Nord. Per questo al Governo chiedo di agire per modificare il piano industriale originario di Alitalia. Tenendo ben presenti alcuni punti. Che provo a riassumere. Occorre rivedere le quote di volo tra Linate e Malpensa, come fecero i francesi con Orly all'avvio del Charles De Gaulle, collaborando e richiamando alle loro responsabilità le istituzioni lombarde e milanesi. È necessario che per alcuni anni Malpensa mantenga il ruolo di hub come ha ottenuto il governo olandese in occasione dell'accordo Air France/Klm. Air France ceda ad altri vettori gli slot lasciati liberi a Malpensa. Va consolidato il ruolo di Cargo City sapendo che le merci ad alto valore aggiunto esportate che non dovessero partire da Mal-

pensa non partirebbero mai da Fiumicino, ma da Francoforte, dove che i tir avranno collassato le strade del Nord, inquinato i valichi alpini e colpito al cuore la competitività del nostro apparato produttivo. E i tedeschi, con animo grato, ringrazierebbero. Vorrei che su queste proposte, molto concrete, vi fossero impegni concreti. So bene che il confronto con Air France dovrà risolvere anche altri nodi. Primo fra tutti il destino di migliaia di lavoratori. Sono tuttavia stucchevoli ed irritanti i confronti tra Malpensa e Fiumicino. È sacro ricordare che se Roma è la nostra indiscussa capitale politica, religiosa e turistica, Milano è la capitale economica e finanziaria? Una classe dirigente che ha una visione positiva del futuro del Paese utilizza al meglio le risorse di cui dispone. Tutte. Nessun assistenzialismo in salsa padana, invece. Si sa che ovviamente l'accessibilità a Malpensa va mi-

gliorata. Nel marzo 1999 il governo di centro sinistra destinò al riguardo 5280 miliardi di lire e lo scorso anno il governo Prodi finanziò concretamente un'infrastruttura che il Nord attende da anni come la Pedemontana. Tra il 2001 e 2006 il governo di centrodestra ci regalò solo tanti disegni di ponti, strade e ferrovie sulla lavagnetta di Bruno Vespa. Si sa anche che Malpensa è stata pensata come parte integrante del corridoio 5, di un sistema intermodale che comprende Alta Capacità ferroviaria e autostrade e che proprio questo disegno infrastrutturale la destina e la vincola al ruolo di Hub. È legittimo che non ne tenga conto il dottor Spinetta, capo di Air France. Sarebbe sorprendente se lo facessero le élite politiche ed economiche che hanno a cuore il futuro del nostro Paese.

*Deputato Pd Varese. Commissione Ambiente e Lavori Pubblici