



Alcuni aerei Alitalia Foto Ansa

Malpensa alla Corte costituzionale

Anche questo è nella crisi: il governo potrebbe ricorrere contro la Regione Lombardia

■ / Roma

GUERRA Su Malpensa è scontro aperto tra governo e regione Lombardia. L'esecutivo è orientato a fare ricorso alla Corte costituzionale contro la legge regionale lombarda sul trasporto aereo, approvata lo scorso novembre come strumento per salvare

grande più di numerose nazioni europee, è costretta a subire logiche oltraggiosità e deleterie da parte di uno Stato che si dimostra sempre più nemico della società del Nord e del mercato». Toni accesi propedeutici alla manifesta-

zione che la Lega sta programmando in difesa di Malpensa alla quale Formigoni ha aderito. Intanto è iniziata oggi, ufficialmente, la trattativa tra Alitalia e il gruppo Air France-Klm per la privatizzazione dell'ex compagnia di bandiera italiana che dovrebbe durare otto settimane. Ad iniziare i primi contatti dovrebbero la Banca Lazard e Lehman Brothers per Air France, e Citi (per gli aspetti finanziari) e Roland Berger (per il settore industriale) per Alitalia. Sotto la lente conti e contratti in attesa della visita in Italia del numero uno di Air France Jean-Cyril Spinetta il prossimo 10 gennaio.

l'aeroporto di Malpensa, per cui è previsto da fine marzo la cancellazione di 14 rotte intercontinentali di Alitalia e soprattutto la fine dei voli di alimentazione dagli altri aeroporti italiani. La legge lombarda prevede invece che la regione abbia voce in capitolo nella definizione delle rotte e che abbia un rappresentante nel comitato di coordinamento aeroportuale (Assoclearance) che ha il compito importante di assegnare gli slot. Ora ne fanno parte, infatti, solo le compagnie aeree e le società che gestiscono gli aeroporti. Sono due in particolare, spiegano dal Ministero dei Trasporti, i motivi per cui il governo si sta orientando verso il ricorso: il primo è che la normativa europea non prevede la presenza delle Regioni in Assoclearance, la seconda è la volontà di «scoraggiare la proliferazione di normative locali».

Contro il ricorso del governo è stata dura la replica del governatore della Lombardia Roberto Formigoni. Dopo la decisione di vendere Alitalia ad Air France, ha spiegato Formigoni che ha aderito alla richiesta di Umberto Bossi di scendere in piazza a difesa dello scalo, è «l'ennesima dimostrazione di una volontà preconcetta e distruttiva contro la Lombardia e contro il Nord». Formigoni ha parlato di «una situazione pazzesca per cui una Regione come la Lombardia,

TRADIMENTI Grandi speranze, dopo la promozione ad hub e molti guai: cattive infrastrutture, cattiva politica di Alitalia, concorrenza regionale

ROBERTO ROSSI

È come «accendere la luce in cantina, tutti i topi spariscono». Il mancato sviluppo di Malpensa sta in questa metafora, azzeccata, che l'ex direttore generale dell'Alitalia, Giovanni Sebastiani, usa per illustrare il percorso di un fallimento orfano dei molti padri che l'hanno generato. Dall'Unione europea, ai vari governi che si sono succeduti, alle amministrazioni regionali. Tutti, nel corso di questi ultimi anni, hanno contribuito a togliere un mattone alla volta alla casa in costruzione. Che alla fine è implosa.

E dire che quando, nel 1994, l'aeroporto Malpensa 2000 fu inserito, insieme ad altri 13 aeroporti europei, nella rete Ten (Trans European network), determinandone la conversione da aeroporto "point-to-point" ad "hub" cioè scalo internazionale, le aspettative erano molte. Ci vollero quattro anni e un costo ambientale non trascurabile per terminare la struttura. Nell'ottobre del 1998 Malpensa era pronta con la benedizione del governo D'Alema e quella

dell'allora ministro dei Trasporti Claudio Burlando che decretò immediatamente il trasferimento dei voli da Linate allo scalo varesino. La missione o "mission" dell'aeroporto era quella di servire non solo Milano ma anche l'intera pianura padana. Un progetto ambizioso che doveva essere portato avanti con la contestuale crescita dello scalo. Per farlo ci volevano infrastrutture, come spiega Sebastiani: «Un collegamento ferroviario veloce, modello metropolitana, un'autostrada a tre corsie, la "deprovincializzazione" del servizio taxi, che a quel tempo costava 120mila lire a corsa, e la chiusura di Linate». Non totale. Di Linate doveva rimanere in piedi solo lo shuttle Roma-Milano e tutto il resto trasferito.

A distanza di nove anni l'unica cosa fatta è stata «la cancellazione della corsia di emergenza che è diventata di percorrenza» dell'autostrada che porta a Milano. E poi? Quasi più nulla. Della metropolitana neanche l'ombra (oggi c'è un treno che arriva in una stazione se-

micentrale, Cadoma) per non parlare del collegamento con la pianura padana. Inoltre i taxi che costavano 120 mila lire ora «costano 120 euro quando va bene». Andata e ritorno fanno 240 euro, quasi quanto un biglietto aereo medio nazionale. Se, in tutti questi anni, fossero state realizzate tutte le infrastrutture dichiarate, Malpensa avrebbe avuto un mercato con dimensioni e qualità notevoli, «sarebbe stato veramente il grande progetto europeo». Sarebbe però. Perché di contro lo scalo di Linate non è stato chiuso. Anzi. Tutto il mercato di Milano, almeno quello d'affari, che il presidente della Lombardia Roberto Formigoni ora piange, preferisce partire da lì e dirigersi verso

Il mai risolto confronto con Linate I finanziamenti mancati per colpa dell'Unione europea

altri hub europei. Spesso non è solo questione di comodità. Malpensa, nelle bande orarie (slot) in cui parte il traffico d'affari, è saturata. Questo perché «c'è un problema di aerovie». L'Enav, l'ente che regola i voli, considera Linate e Malpensa parte integrante di uno stesso sistema, una sorta di vasi complementari. Con la conseguenza che alle «9 del mattino a Malpensa non ci sono più slot disponibili».

Oltre a inadempienze e ritardi strutturali, a mancare alleanze internazionali, come quella con la Klm (nel 2000), a mettere a terra Malpensa hanno contribuito anche una certa idea di sviluppo "locale" e, in parte, l'Unione europea. Nel primo caso, vuoi anche per la presenza nei governi passati di forze, come la Lega, fortemente radicate in un territorio limitato, è mancata una riforma d'insieme del sistema aeroportuale. È stato permesso, cioè, ad aeroporti periferici (Bergamo, Brescia, Verona tanto per citare i più famosi), «di incentivare, anche attraverso denaro pubblico, compagnie aeree a servirsi dei loro scali». Per cui una

TUTTI I NUMERI DELLO SCALO

24,8 MILIONI DI PASSEGGERI che sono transitati nello scalo varesino in tutto il 2007.

526 MILA LE TONNELLATE caricate e scaricate. Con una crescita annua del 25,6%.

12 MILIONI DI METRI quadri di superficie aeroportuale complessiva pari a 6 volte la superficie del Principato di Monaco.

750 AEREI CHE OGNI GIORNO atterrano e decollano.

80 MILA È LA QUANTITÀ massima di bagagli smistata ogni giorno.

3,5 MILIONI I METRI QUADRI di superficie pavimentata, pari a 500 campi di calcio.

250 BANCHI per il check-in, 2 terminal, 83 gates e 31 pontili mobili d'imbarco.

15 MILA gli addetti presso lo scalo, 30mila quelli occupati nell'area e nell'indotto

LE ULTIME TAPPE VERSO IL TRAGUARDO

1 dicembre 2006

Sulla strada della privatizzazione

Il Consiglio dei ministri decide la cessione di una quota di controllo dalla compagnia. Il 29-12 il Tesoro pubblica l'invito a presentare manifestazioni di interesse. Dopo le dimissioni di Spinetta decade il cda.

9 febbraio 2007

Libonati presidente Via alla gara

Il ministro del Tesoro indica il giurista Berardino Libonati alla presidenza di Alitalia. Sostituisce Giancarlo Cimoli. Le cordate individuate dal Tesoro sono Airone-Intesa, Aeroflot-Unicredit e il fondo americano MatlinPatterson

17 luglio 2007

Airone abbandona L'emergenza a Prato

Il 17 luglio Airone annuncia l'abbandono della gara perché le condizioni fissate dal governo «non consentono il rilancio della compagnia». La gara, di fatto, fallisce. Libonati si dimette. Al suo posto per l'emergenza Maurizio Prato.

15 gennaio 2008

Da Air France al verdetto decisivo

Metà gennaio dovrebbe rappresentare il punto di svolta per Alitalia. Varato un piano di emergenza, il cda ha scelto Air France. Ora il governo esprimerà il verdetto definitivo. Voci nella maggioranza a favore di una cordata nazionale.

Ambizioni e promesse, troppi anni vissuti pericolosamente

buona fetta di traffico, che avrebbe volato su Malpensa, ha cominciato ad avere un'offerta competitiva. In questo gioco perverso anche l'Unione europea ha messo del suo privando, nel 2000, Alitalia di 2mila miliardi di lire, considerati erroneamente, come la Ue ammise due anni dopo, aiuti di Stato, e togliendo a Malpensa le residue possibilità di sviluppo. Malpensa ha vissuto, quindi, al di sopra delle proprie possibilità aspettando tempi migliori che non sono mai arrivati. Per far sopravvivere lo scalo con volumi di traffico adeguati Alitalia ha dovuto «razzolare passeggeri» da tutta Europa a prezzi stracciati. Un aeroplano quando parte ha, in media, il 70% del traffico imbarcato

La rinuncia a cercare importanti alleanze I prezzi «stracciati» per fare volume a danno del fatturato

prodotto localmente (che paga prezzi più alti) e il 30% in transito. A Malpensa, invece, «questi numeri sono ribaltati». L'esempio è il collegamento con Crocivita. Una destinazione che Alitalia ha aperto su Malpensa per fare volumi. Da Crocivita, che sarebbe stata interessante per Fiumicino, volano tutte le maggiori compagnie europee su hub che hanno una ricchezza di offerta per voli a destinazione finale molto più alta di Malpensa. Per rubare traffico agli altri ed essere competitiva Alitalia ha dovuto abbassare i prezzi. «Se il 70% del traffico Alitalia su Malpensa è prodotto in questa maniera, questo vuol dire che il fatturato medio per passeggero è infimo». E che non è conveniente.

Il mancato sviluppo di un modello aeroportuale italiano integrato si è fatto sentire anche per i voli di "federaggio", cioè i voli domestici che raccolgono passeggeri in giro per l'Italia per portarli a Malpensa. Questi aerei a Malpensa arrivano mezzi vuoti e ripartono ancora più vuoti, e generano spesa. Quanto? 200 milioni in un solo anno. Troppo. La casa non ha retto più.

L'economia cinese senza freni: anche nel 2008 una crescita a due cifre

Secondo le proiezioni il prodotto interno lordo crescerà del 10,8% contro l'11,5% del 2007. In leggero rallentamento il tasso di inflazione che è previsto al 4,5%

■ / Milano

SENZA FRENI L'economia cinese continuerà a correre nel 2008 con un tasso di crescita a due cifre, mentre l'inflazione rimarrà vicina al punto più alto del decennio. È quello che afferma lo State Information Centre, un centro studi gestito dalla Commissione nazionale per lo sviluppo e le riforme, una sorta di super-ministero dell'economia responsabile tra l'altro dell'elaborazione dei piani quinquennali.

Secondo le proiezioni del Cen-

tro studi, il prodotto interno lordo della Cina crescerà del 10,8 per cento con una leggera diminuzione sul tasso registrato l'anno scorso, stimato all'11,5 per cento.

Il rapporto del Centro studi, che rispecchia largamente i desideri del governo, aggiunge che l'inflazione sarà intorno al 4,5 per cento, anch'essa in leggero rallentamento rispetto al 2007, anno nel quale i prezzi sono cresciuti del 4,7 per cento.

Il governo, sottolineano gli autori dello studio, continuerà a prendere misure per il «raffred-

damento» della crescita, che in alcuni settori è ritenuta eccessiva. Secondo gli economisti settori come quello dell'edilizia potrebbero avere un crollo improvviso, innescando una crisi generale.

La Banca del Popolo della Cina ha aumentato l'anno scorso

Preoccupa l'edilizia che potrebbe avere un crollo improvviso innescando una crisi generale

so per sei volte i tassi d'interesse nel tentativo di evitare il «surriscaldamento» dell'economia.

Il rapporto sostiene che quest'anno anche il surplus commerciale della Cina - che raggiungerà comunque i 328,4 miliardi di dollari - comincerà a rallentare il ritmo di crescita a causa del «protezionismo straniero». Gli investimenti fissi passeranno da un tasso del 26,3 a quello del 24 per cento.

Un'incognita riguarda il valore della valuta nazionale, lo yuan, che ha chiuso il 2007 con un cambio di 7,30 col dollaro, il livello più alto mai toccato. Da quando, nel 2005, è

stata allargata la fascia di oscillazione del valore dello yuan rispetto al dollaro, la moneta cinese è cresciuta del 12,5 per cento.

Il segretario al tesoro americano Henry Paulson ha riconosciuto che «il tasso di crescita dello yuan è aumentato», ma

Gli Stati Uniti chiedono un ulteriore apprezzamento dello yuan

gli Usa non sono ancora soddisfatti e chiedono un'ulteriore, decisa, rivalutazione. Secondo alcuni economisti, la valuta potrebbe apprezzarsi del dieci per cento nel 2008.

Un altro fattore, questo però di medio periodo, destinato a ridurre la competitività dei prodotti cinesi è la nuova legge sul lavoro, entrata in vigore all'inizio dell'anno. La legge rende obbligatori i contratti di lavoro e pone dei seri limiti alla libertà di azione delle imprese in materia di orari e licenziamenti: secondo i calcoli più pessimisti, potrebbe provocare un aumento del 40 per cento del costo del lavoro.

UNIONE DELLE TERRE D'ARGINE
Carpi, Campogalliano, Soliera, Novi di Modena

ESTRATTO ESITO DI GARA
ai sensi dell'art. 65 D.LGS. N. 163/2006

Si comunica che la Procedura aperta per "AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO DI GESTIONE DELLE PROCEDURE DEGLI ATTI SANZIONATORI RELATIVI AL CODICE DELLA STRADA E DEGLI ATTI SANZIONATORI AMMINISTRATIVI, CON FORNITURA DEL SOFTWARE APPLICATIVO PER LO SVOLGIMENTO DELLE ATTIVITÀ DELLA POLIZIA LOCALE" esposta in 1° seduta in data 28-06-2007, è stata aggiudicata in via definitiva in data 03-11-2007 alla Ditta: MAGGIOLI TRIBUTI spa di Santarcangelo di Romagna (RN), per l'importo di € 391.500,00 + IVA, gli altri dati previsti dall'art. 65, c. 1 D.Lgs. n. 163/2006 sono contenuti nell'AVVISO RELATIVO AGLI APPALTI AGGIUDICATI pubblicato sul sito Internet dell'Unione Terre d'Argine all'indirizzo www.terredargine.it.

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO
Appalti - Contratti - Espropri
(Dot. Corrado Malavasi)