

Cosa rischia il Pd nella partita di Malpensa

La crisi Alitalia e le ricadute sullo scalo possono influenzare il voto. Formigoni attacca Padoa-Schioppa

di Giampiero Rossi / Milano

NODI Con una campagna elettorale che, in ogni caso, è alle porte, tra le Alpi e il Po un tema come quello di Malpensa non potrà non essere centrale. E per il Partito Democratico del nord sarà un tema spinoso, anche per effetto delle bordate demagogiche

dei leader storici del centrodestra lombardo, che coprono così anche la propria immobilità almeno decennale. In ballo c'è, ancora in questi ultimi scampoli di governo, la questione della possibile "moratoria" sulla cancellazione degli slot sullo scalo lombardo da parte dell'Alitalia targata AirFrance. Un nodo su cui il fronte del nord è compatto, sinistra e destra, sindacati e imprenditori. In testa al plotone di coloro che fanno capire che non esiteranno a brandire Malpensa come un cla-

va durante la campagna elettorale c'è sicuramente il presidente della Regione Lombardia, Roberto Formigoni, che gioca bipartisan al mattino e lancia invettive ad alzo zero alla sera. Nel documento bipartisan della Casa della libertà, del Pd e dell'Italia dei valori della Lombardia viene sottolineata proprio l'idea guida della

moratoria per «evitare un danno certo e irreversibile», che altrimenti inizierebbe ad avere i suoi effetti dalla fine di marzo, quando diventerà effettivo il taglio di due terzi dei voli da Malpensa con il conseguente licenziamento di 7.500 persone, la mancata assunzione di altre 40 mila (entro il 2015), la perdita dell'1,3% del Pil

e di entrate fiscali per 600 milioni di euro.

Non si tratta di un messaggio nella bottiglia, Percha anche all'interno del governo qualcuno crede in questa soluzione. Ma Formigoni pensa a se stesso e alle elezioni e non toglie il piede dall'acceleratore. Ieri se l'è presa con il ministro Padoa-Schioppa: «È l'ultimo

professore che, come i predecessori, fa danni. Dovrebbe capire che non basta vendere le aziende in passivo, specie se si tratta di aziende monopolistiche come Alitalia». Ma in prima linea per la difesa di Malpensa c'è anche il presidente della Provincia di Milano, Filippo Penati, uomo del centrosinistra: «Il Nord e Malpensa non

hanno bisogno di assistenzialismo e di protezionismo. Bisogna separare i destini di Alitalia e di Malpensa per cui serve una manovra di accompagnamento per i prossimi due o tre anni». E a sostegno della battaglia lombarda per Malpensa è arrivata anche la Regione Piemonte che ha chiesto la moratoria, giudicando «scellerata» la strategia industriale di Alitalia con il taglio degli slot.

Non giova sicuramente molto al clima necessario per trovare la soluzione lo scontro legale sollevato dalla Sea (cioè dal Comune di Milano) che chiede i danni ad Alitalia. L'amministratore delegato della compagnia, Maurizio Prato, ha comunque già annunciato un contro-ricorso per i costi sopportati dalla compagnia a causa della mancata chiusura di Linate.

Martedì al Tar la richiesta danni della Sea, ma Prato sta preparando un controricorso



Velivoli Alitalia sulle piste dell'aeroporto di Malpensa Foto Lapresse

LE INTERVISTE Il segretario del Pd della Lombardia: questo è un caso simbolo dell'Italia

MAURIZIO MARTINA



Battaglia difficile ma la responsabilità è della destra

/ Milano

«Certo che è un tema delicato, difficile, che si presta a slogan e che rischia di non essere capito. Ma non avremo difficoltà, né timidezze nel sottolineare i danni combinati dal centrodestra del nord e il coraggio del centrosinistra sull'agonia di Alitalia».

Sarà perché è giovane, sarà perché è bergamasco - gente tosta - o sarà perché davvero certe odisee economico-politiche seminano "morti e feriti" in tutti gli schieramenti, ma la sostanza è che Maurizio Martina, segretario del Partito Democratico lombardo non si lascia spaventare dalla prospettiva di affrontare una campagna elettorale in terra tradizionalmente non tanto amica del centrosinistra con l'aggiunta del fardello della vicenda Malpensa sulle spalle del suo schieramento. Anzi, si direbbe che abbia già preparato la partita a tavolino: contropiede.

Martina, immagini di dover fare un comizio elettorale in una cittadina che gravita attorno al più grande scalo aeroportuale del nord. Che cosa dice?
«Non avrei difficoltà a ripartire da quanto noi stiamo già dicendo da tempo».

E cioè?
«E cioè che Malpensa rappresenta ormai un snodo simbolico non soltanto per il sistema del trasporto aereo ma è anche un paradigma del rapporto del centrosinistra e del governo con il

nord».

Mi perdoni la battuta: ma verrebbe da dire che non si tratti di un grande rapporto, allora.

«E io invece dico il contrario, perché se andiamo a vedere bene chi ha compiuto le scelte coraggiose e che preparano uno sviluppo futuro e chi ha preferito saccheggiare il presente allora l'ottica si ribalta».

A questo punto spieghi lei, dunque.
«È molto semplice. Rispetto ad Alitalia siamo tutti convinti che il governo Prodi si sia mosso bene, nella direzione giusta, compiendo la scelta giusta e con molto coraggio. Perché quel cordone che costava il drenaggio di milioni e milioni andava reciso. E noi siamo per l'efficienza del servizio, accompagnata però dallo sviluppo dei territori. Quindi manca un passaggio, che comunque siamo ancora in tempo a vedere compiuto: la ripresa di un rapporto costruttivo con i territori che più soffrono per la vicenda Malpensa».

Ottima idea. Ma come si fa?
«Intervenendo su Alitalia - e questo

Albertini, Formigoni, la Moratti governano da anni, ma non hanno mai avuto un disegno sul futuro dello scalo

tocca ancora al governo - perché liberi gli slot su Malpensa, ma lo faccia con gradualità, per dare il tempo allo scalo di riorganizzarsi. Non parliamo di un tempo infinito, parliamo di mesi. Siamo ancora in tempo e io credo che lo faremo. E allora in molti capiranno che ha avuto più coraggio il centrosinistra a recidere il cordone di Alitalia rispetto al governo Berlusconi, che invece ha semplicemente ricapitalizzato senza fare nulla per quella voragine di soldi pubblici».

Sarebbero questo, dunque le colpe del centrodestra cui alludeva prima?

«Non solo. Io ricordo bene che nel 2003 il sindaco di Milano Albertini, che mi risulta fosse di centrodestra, abbia girato un bel dividendo della Sea sul bilancio comunale. E inoltre non mi risulta che in decenni di governo di quella stessa parte politica si sia mai creata una vera strategia complessiva del sistema aeroportuale lombardo. Noi ci proponiamo di farlo».

gp.r.

COMPONENTI

Fiat: più acquisti dai paesi low-cost

Il gruppo Fiat intende aumentare gli acquisti di componenti auto dai Paesi low cost, accrescendo la spesa da quei paesi di 1,5 miliardi di euro e portandone la quota sugli acquisti annuali dall'8 all'11%. Lo ha detto ad Automotive News Europe il nuovo responsabile acquisti della casa torinese, Gianni Coda, in un'intervista anticipata da una nota. Seguendo una tendenza generale dei produttori automobilistici e dei fornitori, Fiat vorrebbe incrementare i propri acquisti soprattutto dall'India e dalla Cina. Coda ha precisato che il risparmio dovrà essere significativo per rendere conveniente a Fiat l'approvvigionamento di componenti auto da paesi così distanti. «Per le componenti che entrano nell'Unione europea, noi abbiamo bisogno di un risparmio dell'8%», ha precisato Coda ad Automotive News Europe, sottolineando però che non intende sostituire l'attuale base di rifornimento della società. Piuttosto, vorrebbe che gli attuali fornitori del Lingotto trovassero dei partner nei Paesi low-cost per produrre insieme componenti meno costose.

Il presidente della Provincia di Milano chiede il tempo per sostituire Alitalia. Anche il Piemonte è d'accordo

FILIPPO PENATI



Il governo garantisca almeno la moratoria o saranno guai

/ Milano

«Certo che sarà dura parlare alla gente di questo tema, però penso anche che da un lato la partita non è ancora chiusa e dall'altro che sia del tutto evidente che i mali di Malpensa non nascono oggi ma arrivano da lontano e coinvolgono le scelte di chissà quanti governi...».

Il presidente della Provincia di Milano, Filippo Penati, non usa quasi mai il tono da comizio. E non lo fa neanche ora che, nei panni di rappresentante istituzionale territoriale

di centrosinistra circondato da "colleghi" dello schieramento avversario, si trova a combattere la stessa battaglia amministrativa per dare un futuro a Malpensa, senza però sposare la demagogia morattian-formigoniana.

Presidente Penati, come affronterete questo tema davanti all'elettorato milanese e lombardo?

«Intanto ricordando bene che è merito di questo governo se si è smesso di tenere in vita artificialmente una situazione come Alitalia. In passato in tanti hanno scelto, più comodamente, di prolungare l'agonia e oggi i nodi vengono tutti al pettine».

Quindi direte che il governo ha fatto bene a scegliere la strada del mercato.

«Senza dubbio. E anche la scelta di Air France è più che condivisibile da un punto di vista aziendale, perché è un'opzione di sviluppo».

Tutto bene, allora?

«No, certo che no. Perché c'è un pro-

Abbiamo ancora la possibilità di cambiare i piani di Alitalia e di Air France, per tutelare lavoro e sviluppo

blema Malpensa, un o scalo che ha già sofferto in maniera direi endemica la situazione di Alitalia e che ora rischia di pagare un ingiusto prezzo finale. E con lo scalo paga il territorio che lo ospita».

È ciò che vi sentirete rinfacciare nella prossima campagna elettorale...

«Sì, ma la partita non chiusa. Io credo che vi siano ancora i margini perché il governo prenda in mano questa situazione e io, come partito Democratico, chiedo che il nostro esecutivo si faccia parte diligente nei confronti di Air France-Klm e chieda un po' di tempo, un paio d'anni non di più, prima di cancellare i voli da Malpensa. Si tratta di dare il tempo per una riorganizzazione con altri vettori, non di assistenzialismo perché Malpensa ce la può fare tranquillamente, però non subito».

E ci sono i margini per farcela?

Air France può fare tranquillamente spallucce di fronte a una richiesta simile...

«In questo sta il ruolo del governo, che magari dovrebbe ora togliere dalle mani un po' troppo ragionieristiche del ministro Padoa-Schioppa questa materia, perché si può trattare. Quanto costa ad Air France questo rinvio? Lo Stato può mettere sul tavolo i 180 milioni di euro all'anno che rischia di dover spendere in ammortizzatori sociali. Insomma, non stiamo aspettando il miracolo ma stiamo ragionando su soluzioni praticabili con soddisfazione di tutti e senza costi aggiuntivi per nessuno».

Ma non è già troppo tardi?

«I tempi sono sicuramente stretti, a questo punto, ma se nei prossimi giorni il governo si impegna a mettere in campo queste soluzioni allora in campagna elettorale presentiamo noi un doppio risultato sulla vicenda Alitalia».

gp.r.

PUBBLICITÀ SocGen assicura i clienti: siamo solidi

«La nostra determinazione a mantenere il nostro ruolo nell'economia del nostro paese e a continuare ad accompagnare e finanziare la sua crescita è intatta». È quanto si legge nel «Messaggio ai clienti» della Société Générale, che compare sui quotidiani francesi. «Abbiamo appena affrontato un incidente fuori dalla norma e totalmente incescioso. L'incidente non compromette la buona salute dell'azienda». La banca ricorda che «Société Générale è 10 milioni di clienti in Francia, 24 milioni nel mondo e 135.000 collaboratori per servirli».



Il gettito Iva supera i 120 miliardi

Nel 2007 è cresciuto del 5,3%, un ritmo superiore a quello dell'economia

Nonostante l'economia mostri una certa pigrizia, il gettito dell'Iva non ne risente. Anzi, nel 2007 il suo ritmo di crescita ha segnato +5,3%. 122 miliardi in più, 41 dei quali raccolti nel quarto trimestre dell'anno. I dati sono stati diffusi dall'Agenzia delle entrate che tiene a precisare come sia aumentato del 50,4% il gettito derivante dai controlli: un nuovo record da 1,4 miliardi a fronte dei 951 milioni dell'anno precedente. La nota che accompagna le cifre spiega che tutte le componenti presentano variazioni positive, ma l'effetto traino è dovuto agli incassi da scambi interni, minore è invece il contributo

dell'Iva da importazioni. Sarebbe tuttavia andata meglio se, spiega l'ufficio studi dell'Agenzia, non ci fosse stata l'influenza della congiuntura economica degli ultimi due trimestri che ne ha limitato la velocità di crescita» a causa della produzione industriale in frenata e della crisi dei consumi. Per quanto riguarda l'Iva da importazione, il suo andamento è stato condizionato negativamente anziché frenato, dalle turbolenze dei prezzi delle materie energetiche sui mercati internazionali. Solo nel quarto trimestre si è avuta una inversione di tendenza. Quindi l'Iva da scambi interni e

l'Iva da importazioni si attestano rispettivamente sui 106,1 miliardi (+5,3%) e 14,5 miliardi (+364 milioni su 2006). Quanto al dettaglio dell'azione di vigilanza, si può riassumere così: l'Iva riscossa tramite i ruoli si attesta a 1,3 miliardi (+441 milioni). L'imposta sul valore aggiunto recuperata tramite l'accertamento con adesione sale a 162 milioni (+40 milioni su 2006), mentre gli incassi da controllo automatico si attestano a 449 milioni (-24 milioni) in lieve controtendenza. In crescita anche il gettito da controllo sostanziale pari a 90 milioni (+30 milioni).

fe.m.

PREZZI Maiali e conigli oggi nel centro di Torino

Per il caro prezzi le famiglie sono costrette a destinare alla carne quasi un quarto del budget familiare per l'alimentazione, mentre nelle stalle è crisi, con i conigli e i maiali che vengono pagati agli allevatori il 10 per cento in meno rispetto allo scorso anno. È quanto afferma la Coldiretti nel sottolineare che si sta verificando una crisi dalla stalla alla tavola. Per far conoscere le vere cause dei rincari e proporre soluzioni adeguate anche a Mister Prato che ha scelto il settore delle carni come prioritario, gli allevatori Coldiretti oggi porteranno maiali e conigli nel centro di Torino.