

LA NUOVA ALITALIA

Tra i 16 imprenditori pronti a sacrificarsi per salvare l'ex compagnia di bandiera, sei sono immobilieri o costruttori

La famiglia di Ponzano Veneto è in campo con Atlantia, ma attraverso Gemina gestisce anche Aeroporti di Roma

Terreni, immobili, servizi: il grande affare è a terra

di Roberto Rossi / Roma

Ci sono i terreni di Pianabella a Fiumicino, una porzione di immobili a Sesto San Giovanni, tutti da vendere. Ci sono i terreni dell'Expo di Milano da sfruttare. C'è tanta terra al sole nei pressi di Linate da riconvertire. Ci sono gli investimenti negli aeroporti italiani, corposi, pesanti, da tutelare. Ci sono le società di handling da sviluppare. Chi crede che la partita Alitalia si giochi solo negli uffici di Air France o Lufthansa corre il rischio di guardare il dito e non la luna. Il grande affare sta altrove. E si chiama speculazione, riconversione, sfruttamento.

Soldi, tanti, difficilmente quantificabili se non parzialmente. D'altronde non è un caso se tra i sedici capitani coraggiosi pronti a sacrificare l'oro alla patria e salvare Alitalia dallo straniero sei sono immobilieri o costruttori: Salvatore Ligresti, Francesco Caltagirone Bellavista, la famiglia Benetton, Marco Tronchetti Provera, il gruppo Gavio, il gruppo Fratini. Tutti pronti ad assecondare i desideri di Berlusconi a condizione che il loro sforzo renda, e non solo con la vendita della propria quota nella nuova Alitalia, fra qualche tempo.

Si prenda il caso Benetton. La famiglia di Ponzano Veneto entrerà in Alitalia con un investimento tra i 100 e i 150 milioni di euro. Lo farà attraverso la controllata Atlantia, società che controlla le autostrade, già beneficiata da una revisione delle tariffe. Ma i Benetton gestiscono anche ADR Aeroporti di Roma (Fiumicino e Ciampino), che controllano attraverso Gemina (di cui fa parte anche Ligresti e il fondo Clessidra, altro azionista Alitalia). ADR, da tempo, è in trattativa proprio con Alitalia per la cessione di circa 50 ettari di terreno in località Pianabella attorno all'aeroporto di Fiumicino. Lo scorso marzo ADR aveva valutato quei terreni 120 milioni di euro. Che fine faranno ora? A quanto venderà quei terreni Benetton azionista forte di Alitalia a Benetton azionista forte di ADR?

C'è da scommettere che in Alitalia i soci non faranno troppe resistenze. Quei terreni, non edificabili, serviranno poi allo sviluppo dell'aeroporto romano. Sul quale ADR ha fatto una scommessa di lungo periodo. Nel piano industriale 2007-2016 la società ha preventivato uno sviluppo del traffico che in un decennio dovrebbe raggiungere i 50 milioni di passeggeri (oggi fermi a 33 milioni). Per farlo ha messo in piedi un programma di investimenti decennali per due miliardi. Tanti soldi che, come si legge anche nella semestrale, corrono il rischio di non avere il ritorno sperato se Alitalia dovesse fallire. La tutela dell'investimento preme anche agli altri azionisti di Gemina e quindi di ADR, come Ligresti per esempio. Che, per la verità, ha anche altre aspettative. Lui, attraverso la controllata Fonsai (assicurazioni), impegnerà non più di 30-50 milioni. Briciole per il costruttore amico di Berlusconi. Che, però, gli consentiranno di avere un posto in prima fila nel grande affare Expo Milano 2015.



Foto Ansa / Telenews

Benetton

Con ADR è da tempo in trattativa per l'acquisto di un'area Alitalia

Nella nuova Alitalia la famiglia di Ponzano Veneto investirà una somma che oscilla tra i 100 e i 150 milioni. Lo farà attraverso la controllata Atlantia, società che controlla le autostrade. I Benetton gestiscono anche ADR Aeroporti di Roma (Fiumicino e Ciampino). ADR, da tempo, è in trattativa con Alitalia per la cessione di circa 50 ettari di terreno in località Pianabella attorno all'aeroporto di Fiumicino. Terreni valutati circa 120 milioni di euro.



Ligresti

Pochi milioni per un posto in prima fila nell'affare Expo

Ligresti, attraverso la controllata Fonsai (assicurazioni), impegnerà non più di 30-50 milioni. Briciole per il costruttore amico di Berlusconi. Che, però, gli consentiranno di avere un posto in prima fila nel grande affare Expo Milano 2015. Sarà quella la grande scommessa per immobilieri e costruttori. La torta è enorme: 3,2 miliardi, infatti, saranno destinati per le infrastrutture altri 892 milioni saranno il budget dell'evento.



Caltagirone Bellavista

A Sesto San Giovanni in vendita un palazzo della compagnia

Francesco Caltagirone Bellavista con la società Acqua Pia Antica Marcia non investirà più di 30-50 milioni. Oltre alla partita Expo, c'è l'immobile Alitalia di Sesto San Giovanni da alienare (2mila metri quadri per una decina di milioni di euro) ma soprattutto c'è quella che riguarda Linate. Comunque andrà l'aeroporto milanese sarà ridimensionato e molti terreni saranno liberati. Si prospetta la possibilità di una grande speculazione.



Linate, Sea vola alto: salotto buono con vista lago

La società conferma il piano industriale: uno scalo d'élite affacciato all'Idroscalo

di Luigina Venturelli / Milano

RECYCLING Sea l'aveva già scritto nel piano industriale presentato poche settimane fa e riconfermato anche ieri: Linate diventerà «il salotto buono» del sistema aeroportuale lombardo, tagliato su misura per i voli d'affari e per la relativa clientela. Negozi di lusso «alla Montenapoleone», bare e ristoranti forniti d'ogni golosità made in Italy, il più grande parcheggio di Milano (2600 posti auto) direttamente collegato all'aerostazione da una passerella pedonale coperta, servizi e infrastrutture di livello con tanto di vista sull'acqua. Vale a dire sull'Idroscalo, il lago artificiale fatto costruire da Mussolini per l'atterraggio degli idrovolanti ed oggi luogo di svago per chi non dispone di seconda casa al lago per i fine settimana. Il progetto

di Sea, infatti, prevede «la valorizzazione dell'area waterfront di Linate», come vengono chiamati i terreni ormai dismessi che venivano utilizzati per il traffico merci. Forse per richiamare l'immagine di più noti waterfront (il lungo Tamigi di Londra o il lungo mare di Valencia, tanto per citare i più famosi) riqualificati con ristoranti, alberghi, residenze e uffici con affacci prestigiosi. Per questo, mentre il governo si dibatte tra cordate nazionali e compagnie straniere per sciogliere il rebus Alitalia, allo scopo sacrificando gran parte del voli sullo scalo cittadino a favore di Malpensa, la società che gestisce i due aeroporti milanesi non sembra preoccuparsi più di tanto. «Fa fede il piano industriale» è il mantra che si sente ripetere al quartier generale del Forlanini. Il che significa: tutto fermo fino al 2010, in attesa di vedere quel che succede,

aspettando che passi il periodo di «contingency», così sono definiti i prossimi anni di magra, riduzione del volume di affari conseguita agli scossoni degli ultimi mesi e attenzione al riordino dei conti della sezione handling. Poi tutto potrà succedere: Malpensa forse tornerà alla sua vocazione di hub (tipo Zurigo e Monaco), forse si limiterà ad essere grande aeroporto internazionale (i modelli sono Barcellona e Berlino). Tra due anni, infatti, sarà stato individuato il vettore di riferimento (Lufthansa è sempre in pole position, ma non è detto possano tornare in auge Air France o la nuova Alitalia a fare dello scalo varesino la propria base operativa). Sviluppata la rete degli aeroporti a livello infrastrutturale e rivista la gestione delle risorse - secondo le previsioni del presidente Sea Giuseppe Bonomi - si tornerà ai livelli di traffico del 2007 con 34 milioni di passeggeri contro i 28 previsti a chiusura del 2008. Quindi il trampolino dell'Esposi-

zione universale dovrebbe fare il resto. L'obiettivo numerico di passeggeri è 50 milioni, da raggiungere nel 2016 con lo scenario hub e nel 2025 con quello da grande aeroporto internazionale: per arrivarci sono necessari il preannunciato ampliamento del terminal 1 (nuove porte e check-in), restyling del terminal 2 che diventerà la casa delle low cost, sviluppo della cargo city (in crescita del 3,5 per cento fino al 2007 e che sta subendo un netto calo dopo il ridimensionamento di Alitalia), nuovi sistemi di volo e nuovi edifici, la tanto discussa terza pista e il primo lotto del terminal 3. Gli scenari futuribili non possono peccare d'ottimismo. Di certo, per ora, c'è che Linate vedrà ridursi il traffico turistico a favore delle tratte business. Solo dopo il 2015 si compirà il destino dell'aeroporto che sorge tra due parchi verdi a soli 7 chilometri dal centro città e che, per quella data, sarà dotato di comoda linea metropolitana.

MORETTI (FS)
«All'Alta Velocità il 70% del traffico Milano-Roma»

L'alta velocità sulla tratta Milano-Roma ruberà il 70% del mercato al trasporto aereo. Ne è convinto l'amministratore delegato delle Fs, Mauro Moretti. «Dopo che negli anni novanta abbiamo zoppicato - ha detto Moretti - negli ultimi anni sono stati fatti passi da gigante. Fra qualche mese completeremo la Milano-Bologna e dal dicembre 2009 saremo in grado di inaugurare anche la Bologna-Firenze e la Milano-Novara. Portando a tre ore il tempo di percorrenza tra Milano e Roma per l'Italia sarà una rivoluzione: ci sarà un treno ogni quarto d'ora e alcuni faranno la tratta diretta da Milano a Roma. Prevediamo che il 70% del traffico aereo si sposti sull'alta velocità».

DEMO
CRATICA

ORA PIÙ
CHE
MAI.



MODENA
FESTA DI
MODENA

1ª FESTA PROVINCIALE
DEL PD MODENESE

MODENA PONTE ALTO
28 AGOSTO
22 SETTEMBRE
2008

WWW.MODENAFESTADIMODENA.IT

