



È imminente l'arrivo della lettera di intenti di Etihad per l'acquisto di almeno il 40% di Alitalia

LAURA MATTEUCCI
MILANO

Del piano per Alitalia che Etihad ha discusso nel cda riunito ieri e che oggi dovrebbe arrivare al management della compagnia di bandiera italiana si sa ancora poco. Una quota tra il 40 e il 49%, 500 milioni sul piatto, la ristrutturazione del debito Alitalia sono le coordinate, mentre oggi il ministro Lupi (Trasporti) incontra i sindacati sul tema dei possibili esuberanti, circa 3mila.

Ma quel poco che si sa non sembra favorire lo sviluppo dello scalo di Malpensa: gli arabi della compagnia di Abu Dhabi, o meglio il suo manager australiano James Hogan, punterebbero più sul rilancio internazionale di Linate, oltre che sul rafforzamento di Fiumicino, mentre a Malpensa resterebbe il contenitore del potenziamento del settore cargo. Tanto che, tra le richieste per entrare nel capitale Alitalia, ci sono la liberalizzazione di Linate, il collegamento di Fiumicino con la rete ferroviaria ad Alta velocità e la riorganizzazione degli scali italiani.

MANCANZA DI STRATEGIE

Il destino di Malpensa, ancora da compiersi, sembra però già avere il sapore del rimpianto delle grandi occasioni mancate. Di sicuro, ha quello di una classe politica lombarda (e non solo) che si è dimostrata inadeguata nell'affrontare la situazione. Come racconta Daniele Marantelli, ex consigliere regionale oggi deputato del Pd, memoria storica dell'involutione di Malpensa: «Basti pensare che nei primi anni Duemila la giunta lombarda (guidata da Formigoni, ndr) indicava lo scalo bresciano di Montichiari come secondo hub della regione per dimostrare l'assoluta incapacità della politica». Una cosa è certa: di due hub ipotizzati non se ne fece neanche uno. E il megascalo del varesotto di avveniristico conserva solo il nome, Malpensa 2000. Inaugurata nel 1998, è costata 1 miliardo e 350 milioni, più quelli (circa 5) per la realizzazione di infrastrutture viabilistiche.

Malpensa, una storia di occasioni mancate

- Da Etihad un piano per Alitalia che ridimensiona lo scalo lombardo
- Il ministro Lupi incontra i sindacati, rinviato a mercoledì il vertice del cda

che. I rovesci di Alitalia hanno avuto, tra i vari effetti, quello del taglio dei voli intercontinentali diretti, e anche l'insediamento di Lufthansa è durato poco, fino al 2011. In quello stesso anno, comunque, ancora si parlava di 40 milioni di passeggeri, mentre il 2013 si è chiuso con nemmeno 18 milioni di traffico, in calo del 3% sul 2012. Già molto prima, del resto, a fine anni Novanta, era naufragata la possibile alleanza Alitalia-Klm, che ne avrebbe fatto una delle compagnie più importanti al mondo. «Malpensa è stata affossata - riprende Marantelli - dal lungo derby con Roma Fiumicino, e dall'ostilità delle grandi

compagnie europee». Ancora: «Una delle componenti costanti della storia di Malpensa è sempre stata l'ambiguità della sua vocazione, come di quella degli altri scali lombardi, a partire da Linate. Nessuno, e parlo della politica, ha mai avuto la forza nemmeno di delineare un piano strategico del sistema aeroportuale lombardo».

Eppure, ancora oggi il 70% del traffico business, quello che fa la differenza al momento di chiudere i bilanci, gravita su Milano, capitale indiscussa dal punto di vista produttivo, economico, finanziario. Ora, la conferma che Etihad punti al settore cargo per Malpensa, secondo

Marantelli «è il minimo sindacale». Ma se la compagnia degli Emirati Arabi fosse disinteressata allo scalo, «la classe dirigente lombarda, a partire da quella del Comune di Milano (che controlla la Sea, la società che gestisce gli aeroporti del milanese, ndr) si dovrebbe dare una strategia per sfidare il governo». La Sea, per inciso, ha i suoi problemi da gestire: adesso il governatore Roberto Maroni, adducendo come motivazione proprio il ridimensionamento di Malpensa, vorrebbe sfilarsi dall'acquisto di quote della società. E il sindaco di Milano Giuliano Pisapia replica: «Vorrà dire che difenderemo noi Linate e Malpensa».

Il problema politico non è certo una peculiarità solo lombarda, né solo italiana: Etihad, per dire, ha in essere accordi commerciali con AirFrance e con AirBerlin, il che rappresenta un elemento di concorrenza con Lufthansa, tuttora presente a Malpensa. Ma di strategie europee, nemmeno l'ombra. Adesso, il prossimo problema da affrontare è legato ad Expo 2015. Il grande rischio è che le compagnie aeree di Parigi, Londra, Berlino, organizzino pacchetti per i visitatori che prevedano soggiorni nelle loro capitali e da lì voli a/r in giornata con annessa visita all'Expo. Le maggiori ricadute turistiche, insomma, non le avrebbe certo l'Italia. «Dobbiamo fare in modo che i turisti arrivino direttamente qui - chiude Marantelli - E qui, l'aeroporto intercontinentale è Malpensa».

IL CASO

E la Regione Puglia punta sull'area di Grottaglie

La Regione Puglia e Aeroporti di Puglia lanciano un progetto per fare dell'aeroporto di Grottaglie (Taranto) uno scalo attrezzato per il trasporto cargo, ma anche il riferimento di un'area industriale attrezzata per l'aerospazio, consolidando il polo di Alenia Aermacchi e aprendo a nuovi investimenti nel settore. Con l'obiettivo di trasformare lo scalo di Taranto in una piattaforma logistica integrata col porto e un'importante

area industriale per il settore. La proposta sarà presentata oggi in un convegno. «Le aziende del settore hanno già manifestato un evidente interesse», fa sapere il governatore della Regione Puglia, Nichi Vendola: oltre a Alenia-Aermacchi, ci sono Augusta Westland e Piaggio. In totale i nuovi investimenti ammontano a 33 milioni: la gara d'appalto partirà non appena ricevuto l'ok del nucleo di valutazione.

Ex Cognetex Lavoratori in piazza per chiedere un futuro

Hanno deciso di coinvolgere la città nella loro protesta. Oggi i 51 lavoratori dell'ex Cognetex di Imola (gruppo Sant'Andrea Novara), scenderanno in piazza. Per restarci, visto che Cgil, Cisl e Uil hanno deciso una manifestazione con presidio «per ribadire e chiedere alle istituzioni e alle forze politiche di operare e lavorare per giungere ad una soluzione positiva della vertenza che garantisca una continuità produttiva e occupazionale».

A rischio ci sono altri 130 posti nello stabilimento principale di Novara: alcune settimane fa aveva fatto rumore la lettera inviata a *La Stampa* di un lavoratore piemontese, che si era rivolto al premier Matteo Renzi per raccontare una storia di ordinaria «follia» aziendale. La Sant'Andrea, infatti, è uno storico marchio della filatura e tessitura che, per una serie di scelte sbagliate del management, è finito in concordato preventivo, senza che per ora si sia riuscito a chiudere la procedura in modo da garantire la prosecuzione dell'attività. Anche se a breve ci dovrebbe essere lo sblocco della cassa integrazione per i lavoratori.

Eppure, gli interessati non mancherebbero: anche il sito imolese è attivo dal 1938, e il lavoro - come scriveva lo stesso operaio nella missiva - non manca di certo. La Cogne Macchine Tessili si è fatta avanti ma lo stallo, però, perdura da troppo tempo, e sindacati e lavoratori «ribadiscono alla proprietà la netta contrarietà a qualsiasi operazione che preveda la chiusura, o una vendita a terzi, che non garantisca occupazione e continuità produttiva su tutte le attività dello stabilimento».

I sindacati, inoltre, «ritengono inaccettabile qualsiasi trattativa sulla vendita basata su una pura logica di mercato, dove semplicemente si misura una domanda e una offerta, senza tener conto fin dall'inizio dei lavoratori da due settimane in presidio davanti allo stabilimento per chiedere di lavorare». E chiedono che l'interessato a rilevare l'azienda, la Cogne macchine tessili, batta un colpo: «È incomprensibile la semplice e sola dichiarazione di disponibilità all'acquisto i tempi e l'attuale situazione impongono di accelerare». Per concludere, i sindacati e la Rsu chiedono al Commissario, Leonardo Marta, «come da impegni assunti - si ricorda nel comunicato - di convocare in tempi brevi le parti e garantire, perché conveniente, la prosecuzione immediata delle attività».

Fmi: «Scongiurato il rischio di una grande depressione»

MARCO TEDESCHI
MILANO

«Senza i passi decisivi intrapresi dalle banche centrali negli ultimi anni, oggi l'economia mondiale sarebbe stata in condizioni decisamente peggiori: è stata evitata un'altra grande depressione». Lo ha detto il direttore generale del Fondo monetario internazionale, Christine Lagarde, ieri a Washington.

«Ricordate quando le politiche monetarie erano noiose? - ha osservato Lagarde - Era come salire e scendere le scale, passo dopo passo, 25 punti-base alle volta, con ciascun passo anticipato dai mercati. Dire di essere un banchiere centrale ad una cena significava uccidere la conversazione, mentre ora il mondo è cambiato e con la crisi le banche sono diventate attori

principali nella stabilizzazione dei sistemi e delle economie, costantemente sotto i riflettori». Il mondo, insomma, ha attraversato un lungo «disastro» economico ma adesso si sta muovendo verso un periodo di consolidamento della crescita. Per il numero uno del Fmi, «sono stati fatti interventi eccezionali con risultati eccezionali». Eppure, ha avvertito, «non possiamo riposare sugli allori perché il mondo è in continua evoluzione e le banche centrali non possono tornare indietro a ciò che erano anche quando la crisi sarà alle nostre spalle».

Per questo l'obiettivo del Fondo monetario internazionale resta quello di «creare un'economia globale più dinamica, sostenibile, equilibrata e ricca di posti di lavoro rimane il nostro obiettivo collettivo primario». Il Fmi è convinto che la ripresa dell'eco-

nomia globale sia vicina e che i programmi economici ben gestiti eviteranno i rischi futuri. Non sono mancate critiche agli Stati Uniti, i funzionari del Fondo hanno detto di essere «profondamente delusi» dai ritardi nell'approvazione da parte del Congresso Usa della legislazione sulle risorse a disposizione dell'istituto. Se il governo statunitense non approverà la misura entro la fine dell'anno, il Fmi si riserva addirittura di esplorare altre opzioni.

Tuttavia, al Fmi non sfuggono le

...
A Washington chiusi i lavori del G20: l'obiettivo è la crescita globale del 2% in cinque anni

implicazioni di una scelta del genere. Da un lato, infatti, un'alternativa potrebbe indebolire la capacità degli Stati Uniti di influenzare l'economia globale e portare a un mondo più frammentato.

Il ministro delle Finanze di Singapore, Tharman Shanmugaratnam, presidente del comitato politico del Fondo, ha detto che l'incapacità degli Usa di agire potrebbe causare «una perturbazione nel sistema multilaterale» e rendere il mondo meno sicuro.

GLI OBIETTIVI CONDIVISI COL G20
Il gruppo del Fondo ha appoggiato l'obiettivo stabilito dal G20 per il rafforzamento della crescita globale nei prossimi cinque anni. Raggiungere questo traguardo, però, significa mettere in atto le politiche governative adatte, inclusi gli sforzi da par-

te delle principali banche centrali per tenere bassi i tassi di interesse per rafforzare la crescita.

Il comunicato finale del G20 promette di continuare a lavorare per riforme economiche concrete che potrebbero favorire una crescita globale del 2% entro i prossimi cinque anni; i rappresentanti delle Finanze del G20, però, ammettono che le riforme necessarie a raggiungere quell'obiettivo sono in molti casi politicamente difficili da conseguire.

«Restiamo vigili davanti agli importanti rischi e alle vulnerabilità globali» e «siamo determinati a gestire questi rischi e intraprendere azioni per rafforzare ulteriormente la crescita, creare posti di lavoro e migliorare le prospettive di crescita a medio termine», si legge nella dichiarazione di chiusura dei lavori.