

Si fa presto a dire tagli alla spesa. Il no di ministri, comunità montane e Legacoop

Roma. Il governo pensa a uno strategema per togliere dal pantano del dialogo con gli enti locali il disegno di legge sui costi della politica e delle amministrazioni pubbliche. Il ddl, annunciato dall'esecutivo fin da maggio, solo il 13 luglio ha avuto un primo via libera da parte del Consiglio dei ministri. Un'approvazione solo di massima, considerato che per l'ok definitivo occorre il parere della Conferenza unificata stato-regioni-enti locali che lo deve ancora valutare del tutto. Ma i tempi continuano a slittare. La prossima riunione della Conferenza è attesa per il 20 settembre, ma non è escluso che sia rinviata per le resistenze degli enti locali ammantate da richieste di condivisione nell'opera di taglio alle spese anche da parte di ministri e strutture centrali dello stato. Così gli uomini più vicini al presidente del Consiglio Romano Prodi, per mandare in porto nel più breve tempo possibile un prov-

vedimento che a regime punta a ridurre la spesa pubblica allargata di circa 1,5 miliardi di euro, non escludono di inserire in extremis gran parte delle disposizioni del ddl nella legge Finanziaria. L'operazione, alla quale sta lavorando il ministro per l'Attualizzazione del programma, Giulio Santagata, potrebbe raggiungere diversi obiettivi, secondo ambienti della maggioranza di centrosinistra. Da un lato già dal prossimo anno entrerebbero in vigore le disposizioni che allineano con il ddl, dati i tempi parlamentari, non sarebbero operative a breve. Dall'altro lato con l'inserimento nella legge di bilancio il governo potrebbe prendersi il merito di un primo taglio agli sprechi nella pubblica amministrazione, un atto che Palazzo Chigi ritiene dal sicuro appeal mediatico. Tra l'altro l'escomatage Finanziaria raggiungerebbe più obiettivi politici: i provvedimenti sui costi della rappresentanza po-

litica si affiancherebbero a quelli voluti da Tommaso Padoa-Schioppa, che impongono riduzioni alle spese dei ministri. Il mix di tagli potrebbe attutire peraltro l'impatto sui singoli dicasteri, venendo così incontro ai rilievi espressi già da molti ministri sull'incomprimibilità ulteriore dei costi, in risposta al pressing del Tesoro. Inoltre la manovra, se da una parte non prevederebbe il formale via libera preventivo degli enti locali, dall'altra escluderebbe le richieste delle regioni che mostrano perplessità sul ddl auspicando una contestualità dei tagli negli enti locali e negli apparati ministeriali e centrali. Resta da vedere, però, a quali provvedimenti sarà riservata o meno l'eventuale corsia preferenziale. Infatti l'impianto originario del ddl messo a punto dal prodiario Santagata spazia in diversi ambiti. Si va dalla razionalizzazione degli enti pubblici statali (ma è una delega allo stesso esecutivo da

esercitare entro un anno) al divieto di partecipazioni in società "non coerenti con le finalità della pubblica amministrazione" fino alla riduzione del numero di amministratori (massimo 5 o 7 delle società controllate. Ma la parte del ddl che ha suscitato maggiori proteste è quella sugli enti locali: eliminazione dei consigli circoscrizionali nei comuni con meno di 250mila abitanti, niente gettoni di presenza per i consiglieri delle circoscrizioni con meno di 60mila abitanti, riduzione delle comunità montane (il requisito di "montanità" scatta al di sopra dei 600 metri sul livello del mare), sforbiciata del 20 per cento al numero dei consiglieri provinciali e comunali, e il tasso massimo degli assessori scende da 16 a 12, solo per fare qualche esempio. Le perplessità, è a volte le vere e proprie ostilità, non mancano. C'è chi, come i rappresentanti istituzionali delle regioni e tiene sotto traccia, e c'è chi non esi-

ta ad esternarle. E' il caso, negli ultimi giorni, del presidente della provincia di Pesaro e Urbino, Palmiro Uccioli, esponente dell'Uipi (Unione province Italiane), che in una lettera aperta al capo dello stato scrive che "la politica in realtà è il sale della democrazia, sono altri i veri costi e altre le vere cause". Così come il presidente dell'unione delle comunità montane, Enrico Borghi (Margherita), ha sollevato rilievi sulla parte che riguarda le comunità montane. Un tema che sembra a cuore anche alla Legacoop che per questo sta facendo forcing sui Ds: "La fredda applicazione della norma - ha criticato Giovanni Daddi, presidente della Legacoop Toscana - escluderebbe circa 120 dei 160 comuni montani della Toscana mettendo a rischio almeno 50 imprese del settore agroforestale e di ingegneria ambientale che danno lavoro a oltre mille addetti nelle aree più deboli della regione".

Hub è un'altra cosa

Perché non sarà Ryanair, né Blue Panorama o Eurofly, a sostituire il ruolo di Alitalia a Malpensa

Roma. Ryanair, British Airways, Blue Panorama, Eurofly: sono diverse le compagnie aeree in estate e a settembre su Malpensa. Il presidente di Assolombarda Diana Bracco in un'intervista al Sole 24 Ore di ieri ha ribadito che per fronteggiare il taglio di centocinquanta voli da parte dell'ex compagnia di bandiera Sea dovrà trovare velocemente nuovi clienti. L'esempio da seguire è quello di British Airways che, dopo aver appreso del ridimensionamento di Alitalia, ha annunciato l'apertura di un collegamento diretto Malpensa-Manchester. Anche le aerolinee Italiane Eurofly e Blue Panorama si sono candidate a diventare il vettore di riferimento per lo scalo lombardo. Dopo l'allarmismo dei primi giorni, si sta registrando sulla stampa un sereno ottimismo da parte delle istituzioni economiche e politiche sulla possibilità di avvertire la presenza di Alitalia a Malpensa. "Un'euforia eccessiva, Eurofly e Blue Panorama finora hanno operato sul lungo raggio solo con i charter, e non potranno ricostituire il ruolo di hub", spiega Oliviero Bacelli, vicedirettore del Certef della Bocconi. Il termine inglese hub significa mozzo e si tende a definire così un aeroporto su cui confluiscono molti raggi, così da creare centinaia di combinazioni possibili. Secondo il professore della Bocconi non si potrà tornare alla dimensione di hub quindi per l'assenza dei raggi corti, quelli che con un termine anglo-italiano vengono chiamati "feederaggio". "Per riempire i voli intercontinentali - prosegue Bacelli - servono dei collegamenti dalla periferia per portare a Malpensa passeggeri da altri aeroporti. Se si fa riferimento esclusivamente a chi risiede nell'area di Milano o desidera raggiungere il capoluogo lombardo si potrà viaggiare con aerei pieni, e quindi profittevoli, solo per poche destinazioni, come New York o Tokyo. Collegamenti che tra l'altro Alitalia sembra non abbia intenzione di cancellare". L'insuccesso di Malpensa di questi anni lo si è spesso addobbato all'esiguità della flotta di lungo raggio di Alitalia. Lex compagnia di bandiera ha infatti solo ventidue aerei per poter effettuare le tratte per il trasporto passeggeri (dieci Boeing 777 e tredici Boeing 767), e cinque per il cargo (MD11) che restano a Malpensa. Una carenza che però si aggraverebbe se i sostituti dovessero essere le due piccole compagnie italiane Eurofly e Blue Panorama. L'azienda dell'Ag Khan è targata Airbus e dispone di solo quattro A330 (tre nuovi A330 l'azienda di Tolosa li consegnerà nel 2013), mentre Franco Pecci, proprietario di Blue Panorama, è un cliente Boeing e la sua flotta per i viaggi a lunga percorrenza è costituita da quattro E787, mentre per poter utilizzare i nuovi quattro B787 (gli aerei in composto più efficienti al mondo) bisognerà attendere il 2009.

I collegamenti infrastrutturali
Sul ruolo e significato di hub si è molto discusso in questi giorni - spesso a sproposito secondo l'ex presidente Alitalia Fausto Cereti: "Se si punta su un hub si mette in preventivo che i voli feeder saranno in perdita - spiega - Un Venezia-Milano lo prendono quasi esclusivamente i passeggeri che, una volta giunti a Malpensa, si imbarcano su altre destinazioni. E il prezzo che si paga per andare dalla Laguna a Boston non è dissimile da quello di un collegamento diretto da Milano, quindi la tratta nazionale la si effettua gratis. Il mancato ricavo del volo domestico la compagnia conta di recuperarlo volando a Boston con tutti i sedili occupati". Per l'ingegner Cereti, che attualmente è presidente di Assesero, la Confindustria delle compagnie aeree, il problema di Malpensa risiede soprattutto nei mancati collegamenti infrastrutturali. "Da tutto il nord Italia, da Genova a Venezia, il feederaggio dovrebbero farlo le ferrovie e le autostrade. Per un passeggero che parte dalla Liguria sarebbe preferibile avere un treno che in un'ora lo porta a Malpensa, anziché arrivare all'aeroporto di Genova novanta minuti prima del decollo, effettuare il volo di cinquanta minuti, attendere che il pilota raggiunga il parcheggio, aspettare il collegamento con il finger e infine andare al gate per la coincidenza". Per Cereti se si fosse sostenuto l'aeroporto di Malpensa con adeguati collegamenti, Alitalia avrebbe potuto rinunciare a effettuare i brevi voli dagli aeroporti del nord del paese e aprire o intensificare altri collegamenti offrendo così un servizio più efficiente. La guerra tra campanili, Roma-Milano, potrebbe paradossalmente finire con un nulla di fatto. "Il ridimensionamento da Malpensa richiederebbe tempo, anche per gli investimenti che si dovranno fare a Fiumicino - dice Bacelli - Ci vorranno circa due anni per completarlo e nel frattempo magari sarà arrivato il compratore che avrà cambiato piani".

Giuseppe Marchini

IL FOGLIO quotidiano
ONDASSO ITALIA CONVEGNIZIONE PER LA GIORNATA
Direttore Responsabile: Giuliano Ferrara
Vicedirettore Esecutivo: Ubaldo Cassotto
Vicedirettore: Daniela Bellio
Redazione: Annalena Benini, Maurizio Crippa, Francesco Cunardi, Stefano Di Michele, Marco Ferrante, Alessandra Gualì, Giulio Messori, Paola Peduzzi, Marianna Rizzi, Christian Rocca, Nicoletta Tiliante, Vincenzo
Editore: Giuseppe Sottile (responsabile dell'inserimento del sabato)
Largo Corio del Serv 3 - 20122 Milano
Tel. 02.77127171
La testata beneficia di contributi diretti di cui alla legge n. 250/90
Presidente: Giuseppe Sottile
Consigliere: Umberto Zucchi, Gianni Verdini
Consigliere: Luca Colaninno
Direttore: Giuseppe Sottile
Redazione Roma: Lungotevere Raffaello Sanzio 8/c 00135 Roma - Tel. 06.580900.1 - Fax 06.58325499
Registrazione Tribunale di Milano n. 611 del 7/12/1985
Centro Stampa L'Unione Sarda - Via Onofrio - Elmas (Ca)
Distribuzione Societa' Europea di Edizioni Spa
Via G. Negri 4, 20123 Milano Tel. 02/8561
Pubblicata: P.E.S. Stampa Srl
Via B. Garibaldi 20 Milano, Tel. 02/7717171
Pubblicata legale: Il Sole 24 Ore Spa System
Via Montebello 11, 20121 Milano, Tel. 02/30225394
e-mail: legale@ilsole24ore.com
Abbonamenti e Arretrati: STAFF srl 02/45702415
Una Copia Euro 1,10 - Sped. Post. 45
ISSN 1128 - 6184
www.ilfiglio.it e-mail: lettere@ilfiglio.it



I DIRITTI DEI BAMBINI AVANZANO

IL CONCORSO NAZIONALE DI DISEGNO "DIRITTI A COLORI" PROMOSSO DALLA FONDAZIONE MALAGUTTI IN ONORE DELLA CONVENZIONE INTERNAZIONALE PER I DIRITTI DELL'INFANZIA È GIUNTO ALLA VI EDIZIONE. L'INIZIATIVA PROMUOVE LA LIBERTÀ DI ESPRESSIONE DEI BAMBINI E SOSTIENE IL LORO DIRITTO A RICEVERE CURE, AFFETTO E ISTRUZIONE PER CRESCERE IN UN AMBIENTE SICURO E DIGNITOSO.

Scarica la scheda per partecipare entro il 10 novembre 2007
www.dirittiacolori.it
info@dirittiacolori.it



Fondazione Malagutti onlus
Via dei Tuscani, 8
46010 Curtatone (Mn)

Con il Patronato:

Con il Patrocinio:

