

Cargo city è in ritardo. «Ma è una miniera d'oro»

Pubblicato: Martedì 18 Marzo 2003

«Cargo city è in ritardo di almeno due anni». Siamo al secondo piano della avveniristica palazzina merci di Malpensa. Il generale Luigi Maresio, militare prestato al business, con quindici minuti di discorso, semplice e lineare, elenca le pecche del sistema industriale italiano: poca informazione, scarsa innovazione.

«Siamo partiti tutti in ritardo – dice l'amministratore delegato di Malpensa Logistica Europa, una delle due società che operano in concorrenza nello scalo – oggi la quota di mercato mondiale non supera il dieci per cento, ma le potenzialità sono enormi». Sarà per il costo, pensi tu. «Assolutamente no – ti risponde il generale – un aereo può arrivare a trasportare 100 tonnellate, l'equivalente di undici camion. Il costo di trasporto, anzi, a conti fatti, credo sia inferiore». Il problema sta nella scarsa fiducia del sistema industriale italiano verso gli aeroporti.

Cargo city è un progetto grandioso. Già oggi, con solo un quinto delle strutture a regime, smista la metà della movimentazione merci d'Italia. Quando le grandi palazzine a vetri scuri che hanno invaso la brughiera saranno ultimate, potranno stoccare 600mila tonnellate. Cargo city, alla fine dei lavori, tra due anni, avrà due grandi edifici da 20mila metri quadri ognuno. Al piano terra magazzini, sopra gli uffici. Con due società in concorrenza tra loro. La Mle (partecipata Sea al 100 per cento) e la Alha, che serve soprattutto Alitalia. Il magazzino di Mle è l'unico oggi in funzione al terminal 1. Vi lavorano 220 persone. Dei 20mila metri quadri totali, solo poco più di 10mila sono utilizzati.

Il 2001 è stato l'anno nero per il traffico merci via cielo. In estate una grossa crisi. Poi l'11 settembre. Oggi il mercato è in ripresa. Mle nel 2002 ha movimentato il 23 per cento in più di merci, con un fatturato pari a una crescita del 21 per cento.

Ma c'è ancora qualcosa che non quadra. Innanzitutto la lentezza dei lavori di costruzione, anche se era da mettere in conto. In realtà sono due gli handicap che sconta Malpensa. Prima la macchinosità delle procedure italiane («siamo a livello dei balzelli medievali» dice Maresio). Un esempio per tutti. Lufthansa ha deciso di deviare qualsiasi traffico che la riguardi su Francoforte. Un po' è campanilismo, un po' è pragmatismo germanico, ammettono i dirigenti.

Il secondo freno è prettamente infrastrutturale. Dov'è la ferrovia? Per fare un servizio perfetto bisogna poter muovere il meno possibile le merci. A Cargo city non arriva alcun binario. Lo scambio è solo tra aereo e aereo, oppure tra aereo e camion. «Avevamo raggiunto un accordo con le ferrovie dello stato e le Nord per localizzare il nodo ferroviario – ci spiega il generale – ma c'è stato un rallentamento».

Malpensa nonostante tutto viaggia, ma la sua competitività è ancora una volta frenata dal pressapochismo nella programmazione delle infrastrutture. Come sopperire? «C'è un termine inglese che spiega bene il concetto: demanding, e cioè chiedere sempre ai nostri collaboratori di fare il massimo e anche di più, per rimanere competitivi nonostante tutto». E' il tipico gap di noi italiani. Diamo il massimo solo quando siamo in emergenza.

Redazione VareseNews

redazione@varesenews.it