

Il ministro dei Trasporti accoglie la preoccupazione espressa da Dini: «Pensiamo a due strutture molto forti»

Aeroporti, Burlando riduce lo scontro «Malpensa e Fiumicino, stessa importanza»

Irremovibile l'Alitalia: «Trasferiremo il dieci per cento dei voli»

MILANO. Dopo la lettera di Dini a Prodi, le firme dei parlamentari. L'Italia che conta guarda in cielo e protesta contro il piano dell'Alitalia che concede qualcosa di più a Malpensa 2000 a scapito di Fiumicino. Lo scontro si è acceso e una riforma aziendale rischia di confondersi nella disfidata di Barletta. Burlando, il ministro dei trasporti, che era a Genova accanto al presidente Scalfaro in visita, ha cercato di ridimensionare le ragioni del conflitto, accogliendo la preoccupazione di Dini, ma replicando che l'obiettivo è costruire due grandi aeroporti, compatibili con il disegno territoriale del nostro paese e con il suo sviluppo economico: «Pensiamo a due strutture molto forti. A distinguerele è un problema di traffico, più istituzionale e turistico quello di Fiumicino, più legato al business, al commercio e all'industria quello di Milano Malpensa». Non c'è incompatibilità dunque, tanto più che la distanza tra Milano e Roma equivale a quella esistente tra gli altri aeroporti europei. Un altro ministro, Paolo Costa (Lavori pubblici), lo avrebbe ripetuto in seguito, affiancando Burlando: «Immaginata come un hub di affari, Malpensa 2000 rappresenta uno strumento in più per il nostro paese di fronte alla concorrenza internazionale. Non c'è contrasto». Ancora Burlando: «L'operazione Malpensa ha ricordato - è stata avviata con l'idea di realizzare due poli di uguale importanza. Non vi è nessuna ragione per ritenere che uno scalo debba sopravvivere all'altro. Intanto si dovrà fare in modo che i lavori per Malpensa 2000, e in particolare quelli relativi ai collegamenti, vengano ultimati per tempo. Presto faremo una verifica. In giugno la conferenza lato, l'associazione dei trasporti aerei, deciderà le rotte e i traffici. Contiamo di aprire Malpensa in ottobre, consentendo così al nostro paese di disporre di due grandi aeroporti intercontinentali». Le dichiarazioni del ministro non hanno rassicurato alcuni parlamentari che, capeggiati dal ver-

de Athos De Luca, hanno promosso una raccolta di firme per un appello al presidente del consiglio e al ministro: indebolire Fiumicino significherebbe un impedimento grave per lo sviluppo di aree rilevanti della penisola e il nostro ruolo nel Mediterraneo sarebbe meno importante. C'è anche chi tra i parlamentari non è d'accordo e respinge le argomentazioni del ministro degli Esteri. Il senatore dell'Ulivo, Antonio Duva, napoletano residente a Milano, difende l'autonomia gestionale della compagnia di bandiera e le prospettive di sviluppo del Nord: «Non saranno le proteste delle ambasciate, raccolte dal ministro Dini, a mettere in discussione scelte che dovrebbero correggere una delle ragioni più acute di disagio al Nord, cioè la strozzatura della mobilità». Anche il sindacato (e in particolare la Cgil regionale con il suo segretario Cesare Cerea) ha criticato Dini: «Non si sentiva la mancanza della dichiarazione rilasciata dal ministro degli Esteri. Sarebbe opportuno che quanti hanno responsabilità si impegnino solidalmente per la riuscita dell'impresa». Invece Piero Badaloni, presidente della regione Lazio, si rivolge al commissario europeo per le politiche regionali, Monika Wulf Mathies. È convinto che Malpensa 2000 penalizzerà il centro-sud. Irremovibile nella contesa resta l'Alitalia. L'amministratore delegato Domenico Cempella ha ricordato: «Per anni e anni, aerei e passeggeri con destinazioni intercontinentali sono stati avviati agli altri scali europei a unico vantaggio dell'economia di quei paesi e di altri vettori. Un regalo di duemila miliardi di fatturato ogni anno. Con Malpensa 2000 la compagnia di bandiera dovrà riequilibrare il proprio network...». In sintesi: dieci per cento di traffico in più a Milano, con un impatto sul volume dei collegamenti dell'aeroporto romano di appena il 5 o 6 per cento. Poi deciderà il mercato.

O.P.



LA POLEMICA

Rutelli «Mezzogiorno penalizzato»

Il sindaco di Roma, Francesco Rutelli torna a ribadire che la scelta fatta dall'Alitalia di spostare sull'aeroporto di Malpensa alcuni voli internazionali, non è una scelta di mercato ma: «politica, dirigitica e illuministica». Rutelli, infatti, intervenendo alla presentazione del disegno di legge «Norme speciali per la città di Roma, capitale della Repubblica italiana», illustrato alla stampa dai rappresentanti dell'Ulivo, ha colto l'occasione per sollecitare un dialogo intorno alle scelte fatte dall'Alitalia: «Bisogna trovare - ha detto Rutelli - un dialogo positivo scevro di arroganza sia da parte della Malpensa che di Fiumicino che deve spogliarsi dello spirito conservatore e chiuso». Il sindaco di Roma ha sottolineato come in realtà la Malpensa dovrebbe competere con gli aeroporti europei e non con quelli italiani e mettere in discussione le scelte del Governo. «In questo momento ha proseguito Rutelli - lo Stato sta investendo miliardi per restituire competitività al Mezzogiorno ed è chiaro che l'approdo naturale sia geografico che infrastrutturale per l'economia del centrosud d'Italia è Fiumicino. Sarebbe quindi suicida rendere ancor meno competitiva l'economia del centrosud».

SCIOPERI

Controllori di volo fermi per 11 giorni

Ugl sul passaggio degli assistenti di volo (hostess e steward) ad Alitalia Team. Inoltre, i sindacati contestano l'avvio di Malpensa 2000. Le date degli scioperi - secondo quanto si legge in una nota dei due sindacati - saranno, nel rispetto della legge 146/90, giovedì 14 maggio, sabato 6 giugno, martedì 23 giugno, martedì 14 luglio, martedì 4 agosto, martedì 25 agosto, martedì 15 settembre, martedì 6 ottobre, martedì 27 ottobre, martedì 17 novembre, mercoledì 9 dicembre. Sulta e Anpav affermano che gli scioperi «comporteranno la cancellazione di 5.000 collegamenti». Per i sindacati le agitazioni dovrebbero costare 200 miliardi all'azienda e 3 miliardi agli assistenti di volo. «La pace sociale necessaria al risanamento - affermano - è definitivamente scomparsa. Se le 11 giornate di sciopero proclamate non saranno sufficienti per cambiare l'atteggiamento della compagnia e dei confederati non possiamo escludere che le azioni di lotta potranno trovare improvvisa e spontanea applicazione anche al di fuori della legge 146/90».

Giuseppe Bonomi, presidente della Sea

«Sarà il mercato a decidere il volume dei voli»

MILANO. «Insisto nel chiedere che su Malpensa 2000 il governo manifesti un'unica posizione. E all'Alitalia mi permetto di far presente che il volume del traffico aereo di Milano e di Roma non può essere deciso a tavolino. Sarà il mercato a definirlo». Giuseppe Bonomi, presidente della Sea (la società municipalizzata che gestisce gli aeroporti milanesi), non sembra turbato più di tanto dalla lettera del ministro degli Esteri Dini a Romano Prodi: «Sono convinto che fino a ottobre continueremo a sentirci delle belle su questa vicenda. Anche qualche colossale bugia».

A quali bugie si riferisce, avvocato Bonomi?

«Per esempio all'affermazione che l'avvio di un uno snodo internazionale a Milano sottrarrebbe traffico a Fiumicino. Non è vero. Semmai Malpensa 2000 si metterà in competizione con i grandi scali del nord Europa, Amsterdam, Francoforte, Zurigo, Londra e Parigi, perché al momento la maggior parte dei viaggiatori del nord Italia devono transitare da quegli aeroporti per affrontare le rotte intercontinentali. E infatti le prime a porsi contro il progetto Malpensa 2000 sono state proprio alcune compagnie aeree straniere che temono di perdere una quota significativa del loro traffico "hub", cioè del transito di voli intercontinentali, perché l'area delle nostre regioni settentrionali è un bacino importante per il mercato dei trasporti aerei. Loro difendono solo un interesse commerciale legittimo, noi difendiamo un interesse collettivo nazionale».

Ma siamo di fronte a un nuovo scontro Milano-Roma, a una controversia di campanile arricchita dalle pressioni delle compagnie straniere o, come dice il presidente della Regione Formigoni, ci sono di mezzo gli interessi politici delle istituzioni romane?

«Ma no, io direi proprio che in una materia come questa la politica non c'entra nulla. Stiamo parlando di

questioni tecniche. E proprio per questo mi meraviglia l'atteggiamento di una persona come il ministro Dini. No, guardi, sono proprio convinto che con Roma non ci sia nessun conflitto, le due società aeroportuali possono continuare a lavorare all'interno delle condizioni offerte dal mercato. Tra l'altro mi pare che lo stesso ministro dei Trasporti Burlando sia convinto dell'utilità sia dello snodo di Milano sia di quello di Roma. I concorrenti stanno in Europa».

Però il responsabile italiano della Lufthansa ha ribadito con noi le perplessità dei vettori sulla posizione di Malpensa e sulle carenze dei collegamenti.

«La Lufthansa, assieme alla British Airways, fa parte di quel gruppo di sei compagnie straniere che ha presentato un ricorso alla commissione europea, ma i loro argomenti sono pretestuosi. Dal punto di vista infrastrutturale, seppure con qualche ritardo, Malpensa 2000 sarà collegata da linee di comunicazione stradali e ferroviarie in grado di decongestionare l'attuale traffico autostradale e accorciare i tempi. Diciamo che dalla Stazione Centrale basteranno 35 minuti di treno, mentre in auto molto dipende dalle fasce orarie, tra mezz'ora e un'ora. Ma nel frattempo la Regione sta mettendo mano alla revisione delle tariffe dei taxi, che saranno parificate a quelle di Fiumicino, Londra e Parigi: non più di 70-80 mila lire».

Quindi lei è fiducioso: Malpensa 2000 decollerà?

«Ormai siamo a un punto di non ritorno, questo progetto è nella testa di tutti e molte opere che dovranno sostenere sono in fase di realizzazione. E poi è uno dei 14 progetti ritenuti prioritari dall'Unione Europea. Malpensa 2000 si farà, al massimo allestiremo una speciale navetta Roma-Milano per gli ambasciatori amici del ministro Dini».

Giampiero Rossi

L'usato.



L'usato con cura.



PEUGEOT

L'usato controllato, esaminato, verificato, analizzato, provato, approvato. E garantito.

FINO A 10 MILIONI
IN 18 MESI A
TASSO ZERO

IN COLLABORAZIONE CON PEUGEOT FINANZIARIA
Esempio di finanziamento: 10.000.000 di lire, tasso di interesse 0% (tasso fisso), durata 18 mesi, importo rata mensile 1.100.000, importo totale 1.980.000, importo capitale 10.000.000, importo interessi 980.000, importo IVA 20.000.000, IVA 20%, IVA 20%, IVA 20%, IVA 20%, IVA 20%, IVA 20%, IVA 20%, IVA 20%, IVA 20%, IVA 20%

40 CONTROLLI
Selezioniamo l'usato migliore, lo sottoponiamo a 40 controlli e solo le vetture che superano tutti gli esami diventano Occasioni del Leone Peugeot.

14 GIORNI DI PROVA
Entro 14 giorni o 1000 km dalla consegna, potrete sostituire la vettura scelta con un'altra dello stesso prezzo.

12 MESI DI GARANZIA
Garanzia di un anno senza limite di chilometraggio, su tutte le principali parti meccaniche. Inclusa manodopera e senza alcuna franchigia.

1° CONTROLLO GRATUITO
Un vantaggio che diventa una garanzia: il primo controllo, dopo 5000 Km o 4 mesi dalla consegna.

PEUGEOT ASSISTANCE
Servizio di assistenza e traino 24h/24 in 36 paesi: dal veicolo sostituito al pernottamento gratuito.



PEUGEOT

PERCHÉ L'AUTO SIA SEMPRE UN PIACERE.