



Scambio di messaggi Roma-Bruxelles. Emma Bonino contro la compagnia di bandiera

Malpensa, con la Ue è ormai guerra aperta

Il ministero: se il problema è l'Alitalia lo dicano

ROMA. Interessi troppo forti, scontro troppo duro. Ha voglia, Sarah Lambert, portavoce britannica della commissione europea sui trasporti, di dire che «l'Ue non è nelle tasche delle compagnie aeree concorrenti», ma la querelle su Malpensa 2000 ormai sta diventando incomprensibile se non in questa chiave di lettura.

Nonostante la disponibilità del governo italiano ad aprire una trattativa con il commissario Neil Kinnock, nonostante il ministro ai trasporti Claudio Burlando abbia fatto più di un passo per accogliere i rilievi europei, anche ieri si è registrata una giornata negativa. In attesa di un incontro a Bruxelles che ancora non è nemmeno fissato, Burlando e Kinnock si sono sentiti per telefono. Venticinque minuti via cavo al termine dei quali Burlando ha commentato: «Ognuno mantiene le posizioni che ritiene giuste. Ci sentiremo, stiamo trattando».

Il problema è su cosa si tratta. L'Ue insiste sulla ripartizione dei voli tra Linate (45%) e Malpensa

(55%). Il che significa di fatto non far partire Malpensa 2000 il 25 ottobre così come vuole Burlando, cioè come aeroporto hub, capace di passare dagli attuali 3 ai 14 milioni di passeggeri. Kinnock fa il duro: collegamenti ferroviari, stradali e autostradali devono essere a pieno regime per dare il via alla mega struttura aerea.



Burlando
«Ognuno mantiene le posizioni che ritiene giuste. Trattiamo, nessun vantaggio per l'Alitalia»

roportuale. E su questo Burlando, che ieri ha fatto avere una lunga e dettagliata lettera al commissario europeo, si sta innervosendo. Se la diplomazia costringe a mantenere un tono dialogante, negli ambienti vicini al ministro si dice a chiare lettere

che a questo punto l'Ue venga allo scoperto e spieghi chiaramente che il vero problema è l'ostilità delle compagnie aeree concorrenti ad Alitalia.

Nella lettera a Kinnock, Burlando ha ribadito che il calendario dei lavori infrastrutturali era già stato avallato dalla commissione in vari incontri tecnici.

Quanto ai rilievi su un vantaggio competitivo a favore dell'Alitalia (che secondo i concorrenti potrebbe utilizzare Linate come punto di partenza per alimentare l'hub di Fiumicino), Burlando obietta che la tesi è contraddetta dal fatto che la stessa Alitalia trasferirà a Malpensa, proprio dal 25 ottobre, un gran numero di voli internazionali attualmente in partenza da Fiumicino. Il ministro si dice comunque disposto a misure come la limitazione dei bagagli in stiva o l'obbligo di un secondo check-in a Roma per garantire che il traffico da Linate a Roma sia senza prosecuzione internazionale.

Intanto ieri era a Bruxelles il presidente della Regione Lombardia, Roberto Formigoni, che si è incontrato con Emma Bonino, commissaria Ue responsabile per i consumatori. Alla Bonino che si dice convinta che «l'interesse dell'Italia di aprire Malpensa co-

me snodo di traffico internazionale non coincide totalmente con quello dell'Alitalia e che i due interessi andrebbero tenuti distinti», Formigoni ha spiegato tutto quello che è stato fatto per mantenere gli impegni presi ed ha garantito che la ferrovia diretta tra Milano e Malpensa sarà aperta entro il 29 maggio '99. Una li-



Kinnock
«I collegamenti ferroviari e stradali devono essere a pieno regime per dare il via alla mega struttura aeroportuale»

nea ferroviaria sarà comunque già agibile per ottobre. «I collegamenti minimi saranno garantiti per il 25 ottobre - ha detto Formigoni -, come stabilito dal gruppo Christophersen incaricato di studiare le grandi reti trans-europee». Formigoni ha spiega-

to che i viaggiatori da Milano giungeranno a Gallarate dove prenderanno autobus navetta ogni 10 minuti. I treni partiranno ogni 30 minuti (20 nelle ore di punta), con una percorrenza totale di circa 45 minuti. «Siamo nella media degli aeroporti europei», ha aggiunto. Quanto alle strade, Formigoni ha ricordato

che la A8 è già stata potenziata con la terza corsia, mentre la statale 336 sarà ultimata entro il fatidico 25 ottobre.

Sul piatto c'è ancora lo stesso menù. Le disponibilità dell'Italia ormai sono conosciute. C'è da convincere Kinnock. Ieri ci ha provato anche il commissario europeo Mario Monti, che ha avuto un lunghissimo incontro con il collega inglese e una serie di intense

telefonate con Romano Prodi e Roberto Formigoni. Monti dice che ci sono «margini di disponibilità al confronto» e che su quelli bisogna lavorare. Margini ristretti per una partita enorme.

Silvia Biondi

I NO ALLA LINEA GENOVA-MILANO

Le motivazioni più rilevanti che hanno portato alla bocciatura del progetto.

- Sovradimensionamento del volume di traffico e le sue previsioni di crescita
- Inattendibilità dell'analisi economica costi-benefici
- Standard di velocità (300 km/h) troppo elevata in rapporto alla brevità della linea
- Incertezza sulla riuscita degli interventi di bonifica e consolidamento delle aree franose agli imbocchi ed alle uscite delle gallerie: Flavia, Valmassini, Ferrua, Monterotondo
- L'attraversamento dei principali corsi d'acqua della Pianura Padana (Po, Ticino e Scrivia) e delle vicine aree ecologicamente sensibili produrrebbero notevoli alterazioni delle caratteristiche degli ecosistemi

IL COSTO PREVISTO

10.000 miliardi di lire

127 km di tracciato

4.000 passeggeri al giorno fra Genova e Milano



Demattè insiste: non abbandonate le Fs Alta velocità, Ronchi boccia la Genova-Milano Napoli-Torino nel 2007

ROMA. Ormai è abbastanza certo. L'appendice figure del sistema ferroviario ad Alta velocità, anzi ad Alta capacità, non si farà. Caso mai si dovrà fare un terzo valico ferroviario tra Liguria e Lombardia, ma di Alta velocità Genova-Milano non se ne parla. Ieri il progetto è stato bocciato - col sostegno delle rispettive regioni - dai ministri dell'Ambiente Edo Ronchi e dei Beni culturali Walter Veltroni. Il ministro dei Trasporti Claudio Burlando, che è pure genovese, non se ne è preoccupato: «Quella non vogliamo farla subito, non è prioritaria», ha detto. E le Fs in un comunicato hanno fatto sapere che il progetto bocciato è già superato, essendo al lavoro una commissione di esperti per una

nuova ipotesi di quadruplicamento ritenuto indispensabile per assorbire il traffico - soprattutto di merci - del porto di Genova. In ogni caso il rallentamento nella realizzazione del quadruplicamento fondamentale, quello da Napoli a Torino, è stato confermato dal presidente delle Fs Claudio Demattè che prevede di giungere alla fine dei lavori non prima del 2007.

Lo hanno firmato ieri, Ronchi e Veltroni, il decreto di valutazione di impatto ambientale negativo per questa linea veloce, che aveva già ricevuto un parere inoltroscitorio negativo il 2 giugno del 1994. Tra le ragioni del «no» un'analisi economica costi-benefici «inattendibile»; volumi di traffico «sovradimensionati»; difficoltà di consolidamento per le aree franose; problemi idrogeologici; impatti acustici; rischio stabilità per l'ospedale San Martino di Genova e per edifici storici di Novi Ligure causato dal tracciato in galleria; eccessiva velocità.

L'alta velocità tra Genova-Milano aveva ricevuto comunque un diluvio di no. La regione Liguria aveva espresso parere negativo, lo stesso che è venuto da Piemonte. Come pure dalla Lombardia nonostante che il sindaco di Milano Albertini abbia definito «sbagliata» la bocciatura di Ronchi.

A un convegno di Forza Italia sui Trasporti, Burlando ha annunciato la convocazione, per il 31 luglio prossimo, di tre conferenze di servizi per quanto riguarda, in particolare, le tratte Padova-Mestre, Parma-Bologna ed il nodo di Firenze. Dopo l'estate invece - ha proseguito - si affronteranno quelle di Milano-Brescia, Milano-Torino e il terzo valico. Demattè invece ha rivolto l'ennesimo appello al governo: «Se lasciate navigare da sole sul mercato, le Fs non stanno in piedi. I problemi sono molti, e quel che può fare l'azienda non basta: serve una riforma più generale, accompagnata da un forte patto con lavoratori».

Raul Wittenberg

Ultimi giorni di suspense, dal 28 luglio scatta la tregua estiva Scioperi in tempo di vacanza Burlando blocca tutto

Saranno «differite» le agitazioni nei trasporti

ROMA. Mancano solo undici giorni poi, finalmente, la bufera si placerà e gli italiani non saranno più in balia degli scioperi dei trasporti: dal 28 luglio scatta la tregua estiva.

È pur vero che ultimi sono stati proclamati solo sulla carta perché il ministro Burlando li ha differiti d'autorità: ma l'effetto di mettere in allarme i viaggiatori l'hanno comunque ottenuto, costringendo tutti a stare perennemente con la guardia alzata. Quel che si legge in controluce nelle ultime decisioni del ministro fa ben sperare gli italiani che stanno per andare in vacanza: in mancanza di soluzioni concordate Burlando sembra intenzionato ad avallare delle indicazioni della Commissione di garanzia e a bloccare le agitazioni.

In ogni caso dal 27 luglio sarà fuori legge proclamare scioperi: chi volesse insistere, vedrà scattare automaticamente la precettazione. Per le Ferrovie sarà una tregua lunga e riposante: durerà fino al 3 settembre. In mancanza di un accordo tra l'azienda e i sindacati la Commissione di garanzia ha disposto il 22 gennaio con propria delibera che tale sia la durata. Ma la delibera è stata duramente e a lungo contestata, in particolare dai sindacati autonomi e di mestiere. Unione dei capistazione e Coordinamento dei macchinisti in testa. Non è da escludere che, proprio per marcare il proprio dissenso con la decisione di Giugni, macchinisti e capistazione indicano nuovi scioperi.

Per le compagnie aeree la cosiddetta «franchigia» scatta un giorno dopo, il 28 luglio; poi ci sarà una breve

interruzione, una finestra tra il 3 e il 9 agosto nella quale sono ancora possibili agitazioni, e di nuovo tregua fino al 5 settembre. Nel caso degli aerei c'è un accordo firmato tra le parti e quindi non ci dovrebbero essere sorprese.

Fino al 27-28 luglio però bisognerà fare attenzione e seguire le mosse del ministro Burlando. Il calendario degli scioperi nei trasporti si è alleggerito (è stato sospeso quello previsto per oggi dal personale aeroportuale di Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uil Trasporti a seguito di un incontro al ministero) ma la prossima settimana rimane a forte rischio per i viaggi in treno.

Ecco le agitazioni proclamate. Dalle 21 di lunedì 20 luglio fino alle 21 di martedì 21 luglio si fermano per 48 ore i capistazione dell'Ucs; sempre il 20 e il 21 luglio sono previste 48 ore di sciopero dei ferrovieri della Fisast-Cisas in servizio sulle navi traghetti delle Fs. Per venerdì 24 luglio si preparano 24 ore di sciopero ancora dei ferrovieri della Fisast-Cisas (dalle 21 del 24 alle 21 del 25 luglio, anche sui traghetti Fs) e 8 ore di sciopero (dalle 10 alle 18) del personale dell'aviazione civile (Enac) aderente alla Funzione pubblica-Cgil, Fit-Cisl e Uil Trasporti. Dalle 21 di sabato 25 luglio alle 21 di domenica 26 luglio si astengono dal lavoro i macchinisti del Comu. E infine dalle 22 di martedì 4 agosto alle 6 del 5 agosto nuovo sciopero di otto ore dei capistazione dell'Ucs.

«Stiamo lavorando in queste ore perché si riesca a scongiurare, in tutto o in parte, gli scioperi nei trasporti»: così il ministro Claudio Burlando ha fotografato la situazione. «Un primo passo avanti - ha poi ricordato - è stato fatto con la sospensione dell'agitazione nel trasporto aereo prevista per oggi. Su questo tema penso si troverà presto un accordo anche con Civilavia alla luce dell'avvio alla Camera della discussione sulle nomine dell'Enac che penso si concluderà martedì».

Restano in ballo gli scioperi in ferrovia. «Ora - ha concluso il ministro - tocca discutere con gli altri segmenti, sempre gli stessi: capistazione e macchinisti perché è chiaro che lì c'è maggior disagio e difficoltà. Ci sto lavorando proprio in queste ore». È possibile che arrivi una chiarita prima dei giorni fatidici della prossima settimana. O, in alternativa, che si decidano nuovi slittamenti d'autorità degli scioperi.

Proprio ieri l'Assoutenti, associazione degli utenti dei servizi pubblici, ha invitato a riprendere al più presto i lavori del «tavolo delle regole» tra governo, sindacati e imprese e «rendere più efficaci i poteri della Commissione di Garanzia sugli scioperi» per «dare un taglio deciso e definitivo» alla marea di agitazioni che rischia di paralizzare il settore anche quest'estate. Secondo il suo presidente, Mario Finzi, si devono «mettere da parte gli interessi della parte più retriva delle imprese e dei troppo numerosi sindacati, nel nome di quelli degli utenti. Si stavano facendo strada procedure efficaci ed applicabili: cosa si aspetta a concludere?».

Mo. Pi.



Filippo Monteforte/Ansa

Conclusi i lavori del collegio di arbitrato, si attende un'altra «sentenza» Deragliamenti dell'Intercity di La Spezia Licenziato un macchinista, sospeso il collega

ROMA. Dino Renzi, macchinista dell'Intercity deragliato nel novembre '97 alla stazione di La Spezia, se l'è cavata con dieci giorni di sospensione. Al collega che guidava il treno insieme a lui, Fernando Merli, è andata invece molto peggio: licenziamento confermato. Queste le conclusioni a cui è giunto il Collegio di arbitrato tra Fs e sindacato, presieduto dal professor Mario Rusciano, dopo poco più di quattro mesi di istruttoria sull'incidente che aveva provocato a fine febbraio il licenziamento di entrambi i macchinisti da parte delle Ferrovie dello Stato.

Il provvedimento era stato assunto perché le Fs li avevano «ritenuti responsabili di gravi incidenti». Resta da definire il caso di Roberto Oberti, il verificatore coinvolto nell'incidente di un treno merci alla stazione di Genova Pontedecimo il 28 novembre '97, anche lui licenziato a febbraio insieme ai due mac-

chinisti: il Collegio ha già completato l'istruttoria e si pronuncerà probabilmente mercoledì prossimo.

Ai dieci giorni di sospensione per Dino Renzi, secondo macchinista e non alla guida del treno, si è arrivati grazie a una conciliazione tra le Fs e la Filt-Cgil, il sindacato che ha assistito il macchinista all'interno del Collegio. «Il caso si è chiuso con soddisfazione», ha detto Alessandro Rocchi della Filt-Cgil e difensore del lavoratore - L'istruttoria ha approfondito la dinamica dell'incidente e a differenza dell'inchiesta aziendale sono stati rilevati ulteriori elementi a giustificazione del comportamento del macchinista». Si è quindi applicata l'unica altra misura disciplinare prevista dal contratto per mancanze gravi, la sospensione per dieci giorni. La Filt-Cgil assiste anche l'addetto alla verifica Oberti, in attesa di giudizio finale.

L'altro macchinista, Fernando Merli, per il quale è stato conferma-

to il licenziamento e che guidava il convoglio al momento dell'incidente, era invece assistito dal Comu, il coordinamento dei macchinisti. Da quel che si sa la conciliazione non ha avuto buon esito e la decisione è stata quindi affidata al presidente Rusciano. Le Ferrovie hanno in seguito comunicato la conferma del provvedimento punitivo a carico del lavoratore.

I tre licenziamenti crearono grosse difficoltà nelle relazioni tra azienda e sindacati. Questi ultimi contestarono nel merito e nel metodo la decisione aziendale e ne chiesero il ritiro o la sospensione. Il Comu e l'Ucs insieme alle organizzazioni di base scioperarono l'11 marzo mentre un'altra agitazione proclamata da Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Fissafs e Sma per il 13 marzo fu evitata grazie all'avvio dei lavori del Collegio di arbitrato e la contemporanea sospensione dei provvedimenti da parte delle Ferrovie.



COLLIRIO ALFA

Contro arrossamento, irritazioni e bruciori.



Evitare l'uso prolungato. Leggere attentamente le avvertenze. Aut. Min. San. n°715