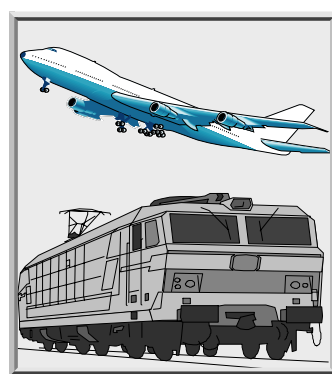


IL NODO DEI TRASPORTI

l'Unità 7 Venerdì 17 luglio 1998



Replica dalla portavoce di Kinnock: «Delusi dalla rigidità del governo italiano». Dini ottimista: una soluzione si troverà

«Malpensa parte il 25 ottobre»

Prodi duro con la Ue, ma offre la mediazione su Linate

ROMA. Gli europei sono delusi. Gli italiani sono pronti a fare il muso duro. Nella guerra del cielo tra la commissione europea e il governo italiano siamo al muro contro muro. Dopo le telefonate e le mezzedichiarazioni, ieri è sceso in campo il presidente del Consiglio Romano Prodi che in mattinata ha ricevuto il presidente della Regione Lombardia Roberto Formigoni, reduce dal suo viaggio a Bruxelles. «Malpensa 2000 è una questione nazionale - ha detto Prodi -. Il governo non si batterà, io mi batterò in prima persona». Cinquanta minuti di incontro per decidere che l'Italia ha una sola ed unica posizione: Malpensa 2000 parte il 25 ottobre, sarà un aeroporto hub, il governo italiano non è disposto ad arretrare di un millimetro dalle sue posizioni. «Abbiamo la sensazione che la ricerca di un compromesso che venga incontro alle richieste della commissione stia diventando più difficile», replicano da Bruxelles, facendo sapere di essere molto «delusi dalla rigidità dell'Italia».

Eppure dalla guerra fine a se stessa non esce niente di buono. Tanto che nello stesso momento in cui entrambi le parti in causa si attestano su una posizione più aggressiva, si aprono tavoli tecnici per trovare una soluzione. Visto e considerato che la questione infrastrutturale (strade, autostrade, collegamenti ferroviari) ormai è stata sviscerata fino in fondo e che il problema è il rapporto con le compagnie concorrenti ad Alitalia, tanto vale mettere sul piatto Linate. Sì, proprio l'aeroporto delle nebbie, quello che trabocca di passeggeri e che deve cedere il passo alla mega-

Dagli Usa
Le compagnie si schierano con le autorità italiane e chiedono al loro governo di appoggiarle nel braccio di ferro con Bruxelles

strutturata di Malpensa. Su Linate si può trattare. È lo spazio di mediazione che può consentire di aprire un dialogo con le nove compagnie straniere. Si può lavorare sull'abbassamento della soglia di passeggeri, facendola scendere dagli attuali due milioni a molto meno, anche ottocentomila. Si può abbassare la soglia della distanza in miglia, che poi è l'altra faccia della stessa medaglia. Insomma, si possono cambiare le regole in modo che non ci sia solo la possibilità del collegamento Milano-Roma che interessa Alitalia ma poco le altre compagnie, che invece potrebbero utilizzare Linate per voli tipo Milano-Monaco o Milano-Zurigo, mantenendo così una parte degli interessi che perderebbero con Malpensa 2000. E anche Alitalia, si dice a Milano, deve capire che se c'è un margine di trattativa devestarsi dentro.

Anche perché da Bruxelles insistono. Mantengono la posizione ufficiale e dicono che, il decreto Burlando lo conoscevano da tempo, ma che hanno «sempre espresso riserve sull'apertura di Malpensa senza il completamento delle infrastrutture di collegamento». E se il governo, il ministro, la Regione Lombardia e la Sea, ognuno per le sue competenze, si affannano a spiegare che sul piano infrastrutturale in realtà i collegamenti minimi saranno garantiti già dal 25 ottobre, che comunque siamo in anticipo sulle tabelle di marcia per la realizzazione dei lavori, la commissione è pronta a trovare su questo anche il pelo nell'uovo. «Anche la costruzione della corsia di emergenza nella A8 - ha detto ieri la

portavoce della commissione - potrebbe essere considerato un elemento molto importante per la sicurezza dei passeggeri avviati verso Malpensa».

Insomma, sul piano tecnico, nonostante il summit di ieri pomeriggio a Palazzo Chigi con Burlando, sembra di essere arrivati all'incomunicabilità. Più sensibile, la commissione europea, sul tema di quelli che definisce «privilegi per l'Alitalia». Ecco perché è importante trattare su Linate, dimostrare che l'Italia è disposta a concedere qualcosa anche alle compagnie straniere.

È su questo il governo italiano ha la solidarietà delle compagnie Usa, che insistono per l'apertura di Malpensa 2000. Le compagnie statunitensi hanno addirittura chiesto al Dipartimento di Stato e a quello dei trasporti di appoggiare il governo italiano nel braccio di ferro con Bruxelles. Non lo fanno perché amano l'Italia, ma perché operano già da Malpensa e si sentono penalizzati dal fatto che i loro concorrenti europei, da Linate, «rubano i passeggeri diretti dal Norditalia negli Stati».

Malpensa 2000 rischia di diventare un caso diplomatico di proporzioni bibliche. Se finora a Bruxelles si diceva che l'Italia aveva posizioni ferme, ma sempre espresse singolarmente dal ministro o dal presidente della Regione Lombardia, ora deve fare i conti con Prodi e l'intero governo. Anche se in questo momento c'è chi mantiene un sano ottimismo. Come il ministro degli Esteri Lamberto Dini, che sorride commenta: «Malpensa deve andare avanti, è un punto strategico per il trasporto aereo del nostro Paese su cui stiamo investendo molto. Troveremo un accordo sui tempi di realizzazione perché gli accordi, in Europa, si trovano sempre».

Silvia Biondi

LO SCALO CHE DIVIDE

LUGLIO 1996
Il ministro dei Trasporti, Claudio Burlando emana un decreto in cui fissa le regole per il passaggio dei voli da Linate a Malpensa

23 OTTOBRE 1997
Burlando firma un secondo decreto con la data di apertura: 25 ottobre 1998

24 OTTOBRE 1997
Il gruppo di esperti incaricato dalla Ue approva il progetto "Malpensa 2000"

29 GENNAIO 1998
Neil Kinnock, il commissario della Ue dei trasporti rispondendo ad una interrogazione fa suo il giudizio positivo degli esperti Ue

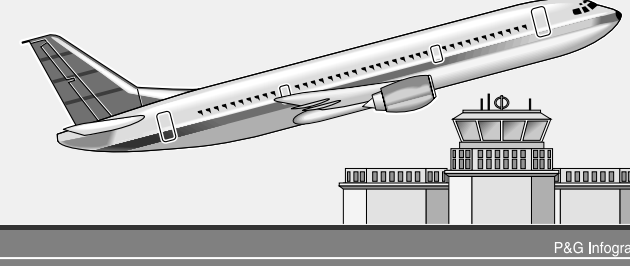
MARZO 1998
Le compagnie British Airways, Iberia, Lufthansa, Olympic, Sabena, Sas e Tap presentano un libro bianco in cui condensano tutte le critiche all'hub lombardo

25 GIUGNO 1998
Kinnock invia una lettera a Prodi in cui evidenzia che le regole seguite per l'avvio operativo di Malpensa non sarebbero compatibili con le leggi comunitarie, mancherebbero le strutture per trasferire i passeggeri da Linate a Malpensa e si creerebbero vantaggi per un'unica compagnia aerea: Alitalia.

3 LUGLIO 1998
Prodi replica a Kinnock contestando che "l'incompatibilità" alle regole comunitarie sia pervenuta ad appena quattro mesi dal previsto avvio dello scalo.

15 LUGLIO 1998
Nessuna schiarita durante la telefonata tra Burlando e Kinnock, va avanti la formulazione di una decisione negativa da parte della Commissione Europea.

16 LUGLIO 1998
Il governo dell'Ulivo e la Regione Lombardia marciano uniti contro i rilievi di Bruxelles, l'apertura di Malpensa per il 25 ottobre è un "diritto acquisito"



LA POLEMICA

Cempella: se ci fermano lascio Alitalia

avremmo un hub ma solo l'apertura di nuove piste - sottolinea Cempella spiegando che «non è quello che serve al nostro Paese» e che «come cittadino italiano considero inconcepibile che dopo quattro anni di lavoro, a pochissime settimane dall'apertura di Malpensa, si possa pensare di mandare tutto all'aria».

E Cempella va oltre e spiega che «è ridicolo pensare che Malpensa privilegerebbe Alitalia. La verità, dice, è che con l'apertura di Malpensa cadono i privilegi che questi vettori hanno avuto per decenni. Senza Malpensa, Francia, Germania, Svizzera, Inghilterra continuerebbero a beneficiare del nostro traffico di merci e passeggeri come se l'Italia fosse il loro mercato domestico, sottraendosi allo sviluppo economico e occupazione. Questo spiega perché delle 80 compagnie che operano a Milano, 8 fanno pressioni su Bruxelles». E Malpensa non danneggerà nemmeno Fiumicino: «Alla conferenza della Iata di metà giugno - ricorda - si è registrata una crescita della domanda di voli sull'Italia pari al 20%. Questa crescita di nuovi voli riguarda tutto il sistema aeroportuale nazionale».

IN PRIMO PIANO

L'eterna lotta con «quelli di Bruxelles»

Fatto l'Euro, il confronto si sposta sul rispetto delle regole della concorrenza

GLI ACCESSI SCAMBI di lettere tra Bruxelles e Roma, le animate telefonate tra commissari europei da un lato e premier e ministri dall'altro capo del filo, hanno di nuovo attirato l'attenzione sulla difficoltà italiana di «stare in Europa». Bisogna ammettere che non si tratta di una specialità tutta italiana. Anche su altre tratte, postali e telefoniche, si svolgono analoghi contenziosi tra l'autorità comunitaria, che basa la propria iniziativa sul mandato che le conferisce il Trattato voluto da tutti gli Stati dell'Unione, ed i governi che, per ragioni di volta in volta differenti, fanno resistenza ad accettare la realtà di una gestione comune di numerose materie a livello europeo e che essi stessi hanno voluto e sottoscritto. La Francia, per dirla una, ha ingaggiato una vertenza lunghissima con la Commissione a proposito degli aiuti al «Credit Lyonnais» e la Germania, tanto per citare il Paese più grande ed anche più autorevole, ha subito una multa enorme, pari a circa 500 miliardi di lire, per gli aiuti alla Volkswagen. Non è detto, naturalmente, che la Commissione, «quel-

li di Bruxelles», tecnici o politici che siano, abbiano sempre ragione ed i governi sempre torto. Ed, infatti, esiste l'autorità giurisdizionale europea, nel Lussemburgo, che è chiamata a dirimere quei contrasti che una trattativa politica non è in grado di eliminare.

Fatta questa premessa, non si può far finta che non esista un rapporto, diciamo inteso, tra Roma e «quelli di Bruxelles». Un rapporto contrastato e che, negli ultimi tempi, ha spaziato dal tema delle multe per il latte all'utilizzo dei miliardi dei Fondi strutturali, dalle concessioni per il Banco di Napoli all'ultimo, recentissimo contenzioso sullo scalo di Malpensa-2000, dalle Poste al piano di sgravi fiscali. Si tratta di problemi vivi, che intervengono direttamente nelle scelte del governo nazionale ma sui quali l'Unione europea ha tutto il diritto, anzi il dovere, di pronunciarsi e la Commissione, in quanto organo esecutivo che vigila sui Trattati, di controllare e segnalare le violazioni, presunte o vere che siano. Poi, come in tutte le vicende, è possibile, anzi succede il più delle volte, che si arrivi ad un accordo, ad un com-

promesso che salva certi interessi nazionali ma non pregiudica l'autorevolezza delle regole del «governo europeo». In ogni caso, non potrà mai essere l'Italia, Paese fondatore e che, dunque, non ha il pro-

dotto di lasciare mano libera agli Stati membri nelle aree «in declino» sino a vietare automaticamente (in Italia, ma non in Germania) interventi nelle regioni più arretrate. Questioni complesse tecnicamente, ma centrali politicamente: l'Italia non può non difendere con forza il proprio diritto ad una politica regionale, rispettosa del trattato Ue, ma a cui non può essere vietato di ridurre il carico fiscale/contributivo sul lavoro, in un'area ad alta e persistente disoccupazione, verso la media europea (senza distorcere, dunque, la concorrenza).



blema di «entrare in Europa», a mettere in discussione quelle norme della Concorrenza che, per gli ultimi anni, si sono identificate nelle

azioni e nell'impostazione che gli ha dato il commissario fiammingo, di matrice socialista, Karel Van Miert, diventato un po' una bestia nera per i governi. Talvolta Van Miert sembra esagerare e andare ol-

tra il rispetto delle regole della Concorrenza a primeggiare sulla scala dei valori dell'Ue. In un mercato unico, ancor di più unificato

chiarazione di autonomia ed indipendenza. Sono le regole.

In verità, dopo l'Euro, all'indomani del famoso «week-end» del Primo Maggio, che è stato un successo particolare per l'Italia, è pro-

passione ed i sacrifici di milioni di cittadini. Il rispetto delle regole sottoscritte, e tra esse anche quelle che riguardano il mantenimento dei bilanci entro limiti sempre più sani, diventerà sempre di più il ritornello che sentiremo. Ora non è sempre il caso, e bisogna fare un po' di ammenda, di giudicare come «guerra aperta», «scontro durissimo», «strigliata», «bachettata», ogni provvedimento che esce dalle stanze del 12° piano del palazzo «Breydel», quello che a Bruxelles ospita gli uffici di Jacques Santer e dei suoi commissari. La reiterazione di questi termini, spesso e volentieri usati in occasione di contestazioni rivolte all'Italia, fa sì che il rapporto tra lo Stato nazionale e le strut-

ture comunitarie venga rappresentato come una permanente battaglia contro un nemico che minaccia dall'esterno e che pretende di im-

porre le sue scelte.

Nemici non ce ne stanno né dall'una né dall'altra parte. Se solo si accreditasse questa stravagante idea, dopo le grandi scelte compiute ed il lungo cammino sulla via dell'integrazione, si finirebbe con il dar ragione a quanti se ne infischiano dell'Europa e se ne servono, al contrario, per condurre una vecchia e beccata campagna antitaliana. Chi si muove con questo obiettivo, lo fa per nascondere le colpe politiche gravi di decine di governi del «Paese fondatore» che praticavano bene a Bruxelles ma razzolarono male a Roma e dintorni. Che trattavano le quote latte e che in patria invitavano a non rispettarle, che firmavano il Trattato con i parametri per la moneta unica ma non si preoccupavano di sanare le allegre finanze pubbliche. A quei tempi, altro che scambi di lettere, altro che confronti nel merito, altro che «Caro Jacques» e «Caro Romano». E Malpensa era lontanissima dalle quattro cifre che l'accompagnano, il 2000.

Sergio Sergi

Dalla Prima

Non solo buio a Mezzogiorno

ta, come il Governo si era già impegnato a fare a partire dall'accordo dell'autunno 1996.

Così come sono, presentano aree non piccole di bassa efficienza e significative sovrapposizioni. Potrebbero essere radicalmente riformati e trasformati in un'Agenzia snella (cioè, come ha opportunamente chiarito il ministro Bersani, inferiore alla loro somma).

Il documento recentemente elaborato da Patrizio Bianchi ed altri bene indicava come questa struttura potrebbe avere pochi, semplici obiettivi, e soprattutto agire in sostegno e di concerto con ministero Tesoro-Bilancio ed Enti Locali. L'importante è che la struttura abbia obiettivi chiari e verificabili e non diventi, come sempre, autore essenziale: questa sarebbe una vera riforma rispetto all'esistente. Vi sono professionalità (ad esempio nella I.G.) a cui possono essere affidati nuovi compiti.

3) Riformare parzialmente la legislazione d'intervento. Stando ad un ottimo rapporto del Servizio Studi della Camera («Le politiche per lo sviluppo territoriale: una mappa degli incentivi») vi sono circa 50 misure d'intervento nelle aree depresse. A fianco di leggi fondamentali come la 488, vi sono ancora molte misure minori, settoriali, congiunturali divenute permanenti. Un'ampia differenziazione va bene, ma i costi di questa situazione in termini di confusione, difficoltà d'informazione, possibilità di interventi particolaristici sono notevoli. Anche qui serve riformare: la politica industriale, del lavoro, localizzata non si fa aggiungendo sempre nuove norme ma invece avendone ragionevolmente poche, chiare: il più possibile permanenti ed in grado di selezionare al meglio i progetti e le imprese più meritevoli. Da questo punto di vista, l'idea di porre struttural-

mente a carico del bilancio pubblico i lavoratori socialmente utili appare estremamente negativa per molti motivi. E fra i principali per il fatto che sarebbe ingiusta: perpetuerebbe l'uso di risorse pubbliche per fini particolaristici, in favore di gruppi bene organizzati e a danno dei principi universalistici e degli altri disoccupati, forse penalizzati perché più deboli politicamente.

4) Abbassare il costo del lavoro al Sud. Ma dall'insieme delle misure manca una delle più importanti: una riduzione (per via contributiva o fiscale) del costo non salariale del lavoro nel Mezzogiorno. Per creare lavoro

servono interventi infrastrutturali, la formazione, la ricerca: ma serve anche abbassare il costo. Si dice che queste misure siano vietate da Bruxelles. Ma la trattativa in questa materia va impostata con forza politica ben maggiore. A partire dallo scellerato accordo Pagliarini-Van Miert del marzo 1995, che dispose una repentina eliminazione degli sgravi contributivi al Sud in cambio dell'accettazione da parte della Commissione Ue di una mappa delle aree depresse italiane (ancora oggi in vigore) che include tra l'altro Legnano (Milano) e Busto Arsizio (Varese). E per finire con le nuove disposizioni

di Agenda 2000, che rischiano di lasciare mano libera agli Stati membri nelle aree «in declino» sino a vietare automaticamente (in Italia, ma non in Germania) interventi nelle regioni più arretrate. Questioni complesse tecnicamente, ma centrali politicamente: l'Italia non può non difendere con forza il proprio diritto ad una politica regionale, rispettosa del trattato Ue, ma a cui non può essere vietato di ridurre il carico fiscale/contributivo sul lavoro, in un'area ad alta e persistente disoccupazione, verso la media europea (senza distorcere, dunque, la concorrenza).

Da 5 anni il Sud, finita la sua stagione più nera di miseria civile, di assistenzialismo economico, di clientelismo politico, naviga a vista. Ha grandi problemi, ma interessanti nuove vitalità. Merita soprattutto, di non essere guardato come una pentola su cui mettere il coperchio ma come una pentola in cui mettere le mani: con attenzione, senza facili slogan o ricette miracolistiche, ma con una azione riformatrice molto decisa.

[Gianfranco Viesti]
Università di Bari

AGENDA DEL GIORNALISTA

Sono in distribuzione il secondo ed il terzo volume di

AGENDA DEL GIORNALISTA

4 Radio e televisioni 3 Internet e Mediaset

Oltre 450 emittenti nazionali e locali. I quotidiani, gli uffici stampa, i numeri delle redazioni.

1 media sud www.10.000 indirizzi internet. I vantaggi per giornalisti e comunicatori, le telefonazioni e l'uso delle rete

Centro Documentazione Giornalistica

00186 Roma, P.zza di Pietra, 26
Tel. (06) 679.14.96 - 679.81.48
Fax (06) 679.74.92