

LA BATTAGLIA DEGLI SCALI



Oggi il no di Strasburgo. Ma la portavoce del Commissario europeo fa sapere: «La carta Ciampino avrebbe cambiato le cose»

L'Ue boccherà Malpensa

Trattativa fallita, si prepara un altro decreto

ROMA. «Colloqui falliti». A dare la notizia, dopo pranzo, è la portavoce di Neil Kinnock, il Commissario europeo ai Trasporti. «Distanze incalcolabili», ribatte Claudio Burlando, il ministro dei Trasporti italiano. Queste quattro parole, pronunciate ieri pomeriggio a Feldkirch durante il consiglio dei ministri dei Trasporti Ue, suggellano la boccatura definitiva dei decreti Burlando che fissano le modalità di apertura del nuovo aeroporto hub di Malpensa. Oggi la Commissione europea non farà che ribadire il no tecnico pronunciato una settimana fa e tenuto sospeso. L'ultimo tentativo di mediazione tra Kinnock e Burlando è fallito. E i titoli Alitalia in Borsa hanno perso quasi il 5%.

quella di Ciampino, sono state ritirate: quindi la Commissione «confermerà il suo no». L'entourage di Kinnock lascia intendere che se Burlando avesse giocato la carta Ciampino (boccata da Rutelli e dai politici della capitale) la trattativa poteva avere un esito diverso.

ma subito il presidente del Consiglio, Prodi, il sindaco di Milano, Albertini, e il presidente della Lombardia, Formigoni e aggiunge: «La vicenda non finisce qui». Oggi a Milano si terrà un primo vertice, a cui parteciperà forse lo stesso Prodi. «Bisognerà cominciare a scrivere il decreto Burlando bis», spiega Roberto Formigoni, impegnato ieri a Strasburgo in un lavoro di lobbying sul presidente del Parlamento Robbles, su quello dell'Unione europea Santer e sul Comitato deleregioni.

miliardi l'anno». «Diktat non condivisibili», così il presidente di Confindustria, Giorgio Fossa, commenta gli orientamenti della Commissione. «Come al solito ha però aggiunto - è uno dei tanti pacifici all'italiana. Se ci fossimo presentati subito con una proposta unica, la nostra posizione a livello comunitario sarebbe stata meno debole e avremmo potuto dire ai commissari europei di guardare a quel che succede in casa loro. Presentarci divisi, ci ha costretti a subire diktat non condivisibili. L'Europa non può creare questi ostacoli».

LA BATTAGLIA DEI QUATTRO AEROPORTI

MALPENSA
Lo scalo si trova a nord di Milano. Il progetto del nuovo "hub" è nato nel 1985. La costruzione della grande aerostazione (lunga 400 metri e alta cinque piani) è iniziata nel 1990 ed è previsto il completamento con l'ultima delle tre "isole" nel 2005. Obiettivo del nuovo scalo: 400 voli al giorno per un totale di 145.000 voli annui complessivi. 2.355.491 i passeggeri e 24.766 i voli da gennaio a luglio 1998.

LINATE
Lo scalo è situato a sud di Milano. 8.778.041 i passeggeri e 101.994 i movimenti aerei. Lo scalo è a livello di saturazione a causa della sua unica pista.

FIUMICINO
Leonardo da Vinci, ad ovest di Roma. Maggiore aeroporto italiano. 160 le destinazioni servite con più di 95 compagnie e 3 piste. 25.000.000 i passeggeri e 245.371 i movimenti aerei nel 1997.

CIAMPINO
Aeroporto a sud di Roma. Una sola pista, 120 compagnie aeree di linea, charter e voli privati. 875.172 i passeggeri e 26.116 i movimenti aerei.

«Nessuna delle soluzioni proposte dall'Italia per Malpensa - spiega la portavoce - risponde alle obiezioni della Commissione. In Italia ci sono grandi divisioni interne e il governo ha fatto una completa inversione di marcia ritornando al punto di partenza». Una serie di opzioni, tra cui

Secondo Formigoni è possibile lasciare a Linate una quota significativamente superiore al 20% dei voli e, nel caso delle piccole compagnie, fino al 100%. «Dobbiamo mettere in difficoltà la Commissione, - conclude - si è affermata una tendenza ad impedire l'apertura di Malpensa. C'è un coagulo di interessi forti, cui fanno gola i 5 milioni di italiani che fanno tappa a Francoforte o a Londra per volare verso paesi transcecanici. Si vuole impedire all'Italia di riportare in patria un giro d'affari di migliaia di

INTERVISTA

Burlando: «Il nuovo scalo aprirà comunque il 25 ottobre»

«Kinnock voleva tutto, così l'hub moriva prima di nascere»

ROMA. Al ricevimento organizzato dal comune di Fedkirch, mentre bevono vino bianco e assaggiano formaggi assortiti, i ministri dei Trasporti della Ue e i loro collaboratori non parlano che di loro, di Neil Kinnock e di Claudio Burlando. Lo scontro tra la Comunità e l'Italia è quello al calor bianco e tutti si domandano come finirà. I più tranquilli, almeno stando ai brindisi, sembrano proprio i due cavalieri impegnati nella battaglia di Malpensa.

Sorpreso ministro, del fallimento dei colloqui?
«No, non sono sorpreso, le distanze erano troppo grandi. Abbiamo voluto fare anche quest'ultimo tentativo, capire quanto le rispettive posizioni potessero avvicinarsi. E almeno sul metodo, se non sul merito, un accordo l'abbiamo trovato. Abbiamo stabilito che a regime il decreto va bene e che la fase transitoria si conclude automaticamente quando saranno completate le due infrastrutture principali, la terza corsia della Milano-Laghi e il collegamento ferroviario. Ma la fase transitoria non può essere una fase qualunque: Malpensa deve funzionare da subito come hub, se viene abbandonata a se stessa, rischia di morire in fase».

Perché non siete riusciti a trovare una mediazione? Qual è stato l'ostacolo vero?
«Lo scontro vero non era e non è sulla quota di voli da mantenere a Linate nella fase transitoria. Su quello un accordo si poteva trovare. E che Kinnock, in soldoni, voleva ottenere che le compagnie aeree



per farli arrivare a New York?». **La portavoce di Kinnock ha detto che la soluzione Ciampino avrebbe risolto il contenzioso. I milanesi attaccano il sindaco di Roma per il suo no. Lei cosa pensa?**
«Non ci credo. È vero, quando ho chiesto a Kinnock: "Se noi usassimo Ciampino, cambiereste idea?", lui mi ha risposto sì. Tanto che ho testato quest'eventualità chiamando Rutelli. Ma davvero non credo che avrebbero accettato. Ripeto, il punto vero è che le altre compagnie ac-

«Abbiamo ancora molte carte da giocare»

straniere potessero continuare ad alimentare dallo scalo milanese il loro hub di Londra, Parigi, Francoforte... Partendo dall'assunto, da noi giudicato del tutto infondato, che Alitalia avrebbe utilizzato Linate per trasportare i propri passeggeri all'hub di Fiumicino, chiedeva che gli altri potessero fare altrettanto. Ma questa è chiaramente una strumentalizzazione: poiché Alitalia avrebbe il suo hub a Malpensa perché mai dovrebbe trasportare a Fiumicino i suoi viaggiatori del Nord

ree vogliono continuare a riformire i propri aeroporti hub europei». **Quindi ribadisce che non c'erano grandi margini per accordarsi. Kinnock si aspettava una posizione così netta e dura?**
«No, non avevamo molte possibilità di manovra. Accettare le condizioni di Kinnock significava far abortire Malpensa. Credo che il commissario europeo sia rimasto sorpreso: pensava che alla fine avremmo comunque detto sì. E invece al vertice dell'altra sera convo-

cato da Prodi, grazie anche a un rapporto molto positivo con Formigoni, Albertini e la Sea, ci eravamo trovati d'accordo nel decidere che certi margini non andavano oltrepassati. Questi margini ce li giocheremo nel prossimo round». **Quando ha avvertito il presidente del Consiglio, come ha reagito?**
«Ha convenuto che a quelle condizioni non c'era niente da fare. Il conflitto aperto con la Commissione è insolitamente duro, disegna scenari nuovi. È paragonabile solo allo scontro che si aprì sulla questione "mucca pazzo" con la Gran Bretagna. Per noi non sarà facile ma neppure per loro. Kinnock può dire no, ma non può fare i decreti al nostro posto». **Cosa farete ora?**
«Prima vogliamo conoscere le motivazioni della bocciatura: le argomentazioni che porteranno sono molto importanti. Con la bocciatura del decreto si delineano scenari complessi: le società private possono ricorrere ai tribunali di primo grado; il governo può ricorrere al consiglio europeo o alla Corte di Giustizia o fare un nuovo decreto oppure tutte queste cose insieme. Vedremo. **Malpensa aprirà o no il 25 ottobre?**
«Assolutamente sì. Non defletteremo: Malpensa apre di sicuro».

Morena Pivetti

ROMA

Rutelli: «Ora evitiamo scaricabarili»

ROMA. «Non è serio tentare lo scaricabarile interno: se l'Italia volesse andare al tavolo europeo con questo atteggiamento darebbe un segno di debolezza preoccupante». Lo ha dichiarato il sindaco di Roma, Francesco Rutelli, nel corso di una conferenza stampa, precisando che «segnali» in tal senso, ci sono stati nelle dichiarazioni fatte dal presidente della regione Lombardia, Roberto Formigoni e del sindaco di Milano, Gabriele Albertini. Rutelli ha aggiunto che se la trattativa su Malpensa «dovesse andare male, non sarà difficile individuare chi è il responsabile» e che comunque «l'idea di ritirare fuori la proposta di Ciampino offende l'intelligenza ed è una provocazione inutile».



Il da Linate nel nuovo scalo di Malpensa fino alla stesura di un nuovo decreto Burlando in caso di mancato accordo. Quindi Albertini l'avrebbe consegnato per una rapida consultazione a tre dei presenti: il presidente della Sea Giuseppe Bonomi, quello della Regione Lombardia Roberto Formigoni e l'amministratore delegato di Alitalia Domenico Cempella.

Tutte e tre avrebbero assentito e il biglietto a questo punto è passato nelle mani del ministro dei Trasporti Claudio Burlando.

MILANO

Albertini «Dalla capitale i soli problemi»

ROMA. «Più che grandi divisioni interne a livello italiano, ho visto un ammissibile fronte che comprendeva il Governo, il Comune di Milano, la Regione Lombardia, la Sea, l'Alitalia, cioè, praticamente, tutti ad eccezione del sindaco di Roma». Gabriele Albertini, sindaco di Milano, dice di non avere intenzione di fare polemiche ma, sulla riunione che si è svolta a Palazzo Chigi sul tema Malpensa, spiega che a livello nazionale tutti erano d'accordo, tranne, appunto, Francesco Rutelli, che ha detto no all'ipotesi Ciampino. Albertini ha preso spunto dalle parole della portavoce di Kinnock (secondo la quale esistono «grandi divisioni interne» a livello italiano sulla questione Malpensa) per precisare che secondo lui la divisione è fra Roma e le altre autorità del Paese. «Una decisione contro l'avvio di Malpensa - ha aggiunto il sindaco di Milano - rischia di essere negativamente su tutto il Paese e, quindi, anche su Roma».

IL PUNTO

CLAUDIO BURLANDO ha dovuto prenderne atto. L'Europa si prepara a mostrare pollice verso contro il decreto su Malpensa 2000. Lo sosterranno soltanto i due commissari italiani ed il rappresentante olandese, spinto alla solidarietà dall'alleanza tra Alitalia e Klm. Rare volte l'Italia si è trovata così isolata in Europa. Sembra di essere tornati ai tempi della siderurgia quando era in discussione la chiusura di Bagnoli o, più recentemente, alle polemiche che hanno portato alla condanna del nostro paese in tema di quote latte.

La battuta d'arresto rischia di compromettere seriamente le strategie della compagnia di bandiera

I poteri forti e le debolezze dell'Italia

quelle compagnie aeree che vedono come fimo negli occhi l'avvio di un aeroporto che potrebbe segnare il rilancio di Alitalia nel mercato del Nord Italia, uno dei «più ricchi al mondo» come ha ripetuto in più occasioni l'amministratore delegato della compagnia, Domenico Cempella. Una ripresa di competitività che non può che andare a discapito delle compagnie straniere che oggi sottraggono grandi flussi di viaggiatori italiani «risucchiandoli» verso i propri hub, soprattutto Londra (British Airways) e Francoforte (Lufthansa). Non a caso lo spiegamento su Malpensa dei commissari europei rispecchia con pedissequa linearità le divergenze di interessi economici in campo. La cosa non sorprende più di tanto. Dietro ogni commissario Ue c'è un preciso paese di pro-

venienza nonostante sulla casacca di ciascuno sia appuntata la stessa insegna blu con le 12 stelle. A parte qualche raro professore, forse ancora rappresentante ha poi un'aria retroratra tipica alle spalle che non accentua la sensibilità verso gli interessi del proprio paese. Kinnock, ad esempio, è stato uno dei massimi dirigenti sindacali inglesi e del Labour Party poi. Sarebbe tuttavia profondamente sbagliato vedere nella Commissione una specie di consesso d'affari delle singole legazioni economiche nazionali. Nel loro agire i commissari operano seguendo le regole che l'Unione si è data. Una delle più rigorose è proprio quella che riguarda libertà di mercato e condizioni della concorrenza. Ed il decreto Burlando, con la decisione di lasciare soltanto ad Alitalia il privi-

legio di utilizzare Linate, è apparso a molti come un grosso favore alla nostra compagnia di bandiera, l'unica a non venir danneggiata ma anzi favorita dal nuovo regime.

Quando dice che non ha senso far partire Malpensa a metà servizio: sarebbe come buttar via i soldi (compresi quelli stanziati dall'Ue) spesi finora: o vi si trasferisce gran parte del traffico o il nuovo aeroporto non decollerà mai. La durezza nella difesa di «quota 20%» la si spiega proprio con tale consapevolezza. La battaglia del ministro avrebbe però avuto miglior sorte se i collegamenti stradali e ferroviari con Malpensa fossero risultati adeguati in tempi utili. I ritardi del «sistema» Italia si scontano anche in questo modo.

Non c'è poi dubbio, che certe beghe dal sapore strapaesano tra Milano e Roma hanno dato dell'Italia un'immagine fragile e contraddittoria, contribuendo ad indebolire la posizione contrattuale in Europa. È ovvio che ciascun amministratore difenda quelli che ritiene gli interessi della propria comunità, ma certi toni sono apparsi francamente sopra le righe. Tanto più che, in un momento in cui Alitalia si prepara alla privatizzazione e nei cieli arriva la liberalizzazione, le ragioni della competizione vanno messe nel conto. E si tratta di competizione tra aeroporti oltre che fra compagnie. In ogni caso, anche se compatta, ben difficilmente l'Italia avrebbe infranto il muro di Bruxelles. Eppure, fino all'ultimo Burlando era convinto di poter strappare un compromesso che sal-

picchiata anche strategia ed alleanze di Cempella lasciando indiscusse le attuali quote di mercato. I patti con Klm sono del resto chiari: Alitalia ha le ali legate. E come con le spalle al muro, senza alternative: Senza Malpensa da subito l'alleanza è rimessa in discussione. Ecco perché al no di Kinnock il titolo Alitalia è sceso di quasi il 5%.

Gildo Campesato