

Giovedì 17 settembre 1998

4 l'Unità

## LA BATTAGLIA DEGLI SCALI



Ma è iniziata la riscrittura del decreto. Burlando: «Il nuovo aeroporto aprirà il 25 ottobre»

# Malpensa, l'Italia sceglie la linea dura

## Subito ricorso contro la bocciatura dell'Ue

MILANO. «Malpensa aprirà il 25 ottobre, e fin dal primo giorno aprirà come "hub"». E soprattutto «l'Italia vincerà questa battaglia». Parola di Burlando, sicuro che il successo «è già nelle cose». Per raggiungere l'obiettivo strategia d'attacco, su due direttrici «che possono essere parallele»: sicuro il ricorso alla Corte di Giustizia di Lussemburgo (sperando in una conciliazione), riscrittura del decreto. «In poco tempo adotteremo le misure necessarie», promette Burlando, «con procedure rispettose». Nessuna «sfida» alla Comunità. Ma fermezza e disponibilità a una nuova fase di trattativa. Che parte dall'accettazione della «fase transitoria».

La netta risposta alla bocciatura Ue «decisa 26 mesi dopo la presentazio-

ne del decreto» ha puntualizzato Burlando - è arrivata ieri a conclusione del vertice a Palazzo Marino con il sindaco Albertini, i presidenti della Regione Formigoni, delle Province di Milano e Varese, Tamperi e Ferrario, della Sea Bonomi e l'amministratore delegato Alitalia Domenico Cempella (secondo il quale la posizione della commissione europea «è positiva, nel senso che è meglio questa situazione di una decisione contraria all'apertura di Malpensa»).

Fra loro è aleggiato il fantasma di Francesco Rutelli che sul suo non invito ha avuto da ridire tramite agenzie di stampa. Ma lo stesso ministro ha tagliato corto: in questo momento è in discussione «solo» Malpensa. E ha quindi invitato tutti a chiudere il

comenzioso Milano-Roma: «Meno ci dividiamo, più possibilità abbiamo di vincere la nostra battaglia». Proprio quello, la divisione sull'ipotesi Ciampino, che Formigoni imputa al sindaco della capitale. Il suo «no» è quello conseguente del governo, sostiene, ha «indebolito il fronte» e tagliato le gambe al «tentativo del ministro che aveva così trovato la strada per sbloccare la trattativa e legare le mani a Kinnock». Per questo Formigoni, «sorpreso dell'atteggiamento un po' provinciale e autolesionista degli amici di Roma», ha ieri rilanciato la proposta a Rutelli: «Se è disposto a arrendersi, sono pronto ad andare a Roma a parlarne».

Ma torniamo alla strategia per Malpensa 2000. In parte è una conferma

di quanto Burlando aveva dichiarato ieri all'Unità, in parte è una novità: sul ruolo di capolinea intercontinentale «da subito» dello scalo vasino nessuna disponibilità a discutere. Tanto meno a farsi condizionare dalla nuova dichiarazione di guerra delle grandi compagnie straniere pronte a «impugnare» anche il decreto-bis.

Resta in sospeso la quota di voli da trasferire a Malpensa in questa fase transitoria. «Oggi non ne abbiamo discusso nei dettagli» assicura Burlando anche se si è saputo che ieri, prima in Sea con Bonomi poi con gli altri, il nuovo decreto ha già preso forma. Vuole aspettare le motivazioni «scritte» per definire tutti i punti, e anche allora

però non ne darà pubblica diffusione. Per evitare, spiega, di indebolire l'Italia nella trattativa. Il ministro lascia solo intendere che se ne può discutere, «purché la quantità di voli che resta a Linate consenta a Malpensa l'attività di hub». Formigoni è pronto a concedere a Milano «33-34% di voli "veri", ovvero già esistenti», ma nessuna possibilità per le compagnie di «scegliere quali». Un «dettaglio» che Formigoni ha reso noto nel suo incontro a Bruxelles con Santere. Possibile importante alito: «Vuole che la trattativa prosegua, che il problema Malpensa si risolva al tavolo negoziale».

Rossella Dallò



Formigoni, Burlando e Domenico Cempella

Cavicchi/Ap

## L'ANALISI

## Gli interessi nazionali e lo «spirito europeo»

IL PREVISTO «no» della Commissione europea al piano italiano di trasferimento dei voli da Linate a Malpensa-2000 non ha soltanto azzerato il conflitto tra Roma e Bruxelles. Curiosamente, ha anche riaperto la possibilità di raggiungere, finalmente, una soluzione positiva. I toni usati ieri da Neil Kinnock non sono stati di vittoria. Consapevole, forse, d'aver anch'egli nei giorni scorsi giocato un po' pesante, tanto da attirarsi il terribile sospetto di parteggiare per le compagnie aeree che vorrebbero erodere il più possibile il patrimonio commerciale dell'Alitalia, il commissario si è mostrato possibilista ed ha auspicato un rapido avvio di Malpensa, il suo successo pieno come grande scalo internazionale. A patto, però, che le regole comunitarie vengano onorate. La replica italiana è stata duplice: l'annuncio della preparazione di un nuovo decreto che, immaginiamo, sarà più aderente alle regole che Bruxelles si preoccupa di far rispettare ma, nello stesso tempo, ci si prepara ad utilizzare l'arma, ben s'intende legittima, del ricorso alla Corte di Giustizia di Lussemburgo. Se la prima mossa è quella concreta e che darà a Malpensa l'occasione per partire, sia pure gradualmente, in attesa che Regione Lombardia, Anas, autostrade e Ferrovie si rimbocchino le maniche per ultimare i collegamenti, la seconda seguirà i tempi lunghi della giustizia, ma ci sembra non produttiva. Probabilmente, il ricorso alla Corte è stato deciso per non far apparire la bocciatura di ieri come una sconfitta, anzi per riaffermare la convinzione delle buone ragioni dell'Italia nella complessa vicenda.

Nella vicenda storico-politica delle comunità europee, riassume da Maastricht in avanti nella definizione di «Unione europea», ci sono stati sempre contrasti, contenziosi anche aspri tra governi nazionali e gli organismi istituzionali comuni a tutti e che, per comodità, si identificano con la città di Bruxelles che ne ospita la gran parte. Si è trattato a volte di contenziosi legittimi, a volte di contrasti che rivelavano la riluttanza della capitale di turno a riconoscere che l'unificazione di sempre maggiori politiche significava la perdita di un pezzetto di sovranità nazionale. È successo, succederà. Nessuno si può scandalizzare. Ma, proprio quest'anno, s'è verificato un evento più grande di tutti: l'avvio del passaggio alla moneta unica. Un atto politico di quasi tutti i Paesi dell'Unione che ha trasferito ad un'istituzione sovranazionale qual è la Banca centrale europea, le politiche monetarie. La tensione, intesa come processo di coinvolgimento di classi dirigenti e delle opinioni pubbliche, è stata molto alta, specie in Italia, prima della scelta definitiva ed ha segnato, per quel che ci ha riguardato, una svolta di prima grandezza per l'Italia Paese fondatore dell'Europa.

Si dirà: che c'entra Malpensa con la moneta unica? C'entra, eccome. Brevemente, vuol dire che, dal Primo Maggio scorso, il pensare europeo dovrebbe ispirare il modo di operare dei governi nazionali; il loro atteggiarsi, in occasione di ogni contenzioso, nei confronti delle istituzioni che sono comuni a tutti. Significa non far prevalere visioni aziendalistiche. E ciò deve valere sia per i governi sia per «quelli di Bruxelles». Il presidente Prodi ha anche detto che nella vicenda Malpensa c'è in gioco la sovranità dell'Italia. Una parola grossa che presenta una sconfitta, anzi per riaffermare la convinzione delle buone ragioni dell'Italia nella complessa vicenda.

Se. Ser.

leri il no di Strasburgo. La motivazione: non è garantita la libera concorrenza tra le compagnie aeree

## «Non avevamo alternative»

Parla Neil Kinnock: «Credo nello scalo, ma dovevamo rispettare le regole»

DALL'INVIATO

STRASBURGO. «Non avevamo altra scelta, dovevamo rispettare le regole comunitarie. Ma io credo in Malpensa, non intendo sabotare un bel nulla...». Il commissario Neil Kinnock usa toni quasi concilianti nel giorno della scontata bocciatura del decreto italiano che autorizza, per il prossimo 25 ottobre, l'entrata in esercizio del nuovo scalo internazionale. E, di sua iniziativa, reagisce alla rovente accusa dei giorni scorsi, cioè l'aver voluto favorire a tutti i costi le concorrenti dell'Alitalia sino al punto di mettere in forse un'opera costruita anche con l'aiuto finanziario dell'Unione europea attraverso la Bei. A Strasburgo, negli uffici del sesto piano dove si ritrova la Commissione quando si svolge la consueta seduta plenaria del parlamento, il responsabile dei Trasporti, arriva duramente provato. Ma non dalla fallita trattativa del giorno prima con «Claudio» (così, Kinnock, spesso si riferisce al ministro, e suo amico, Burlando), in quel di Feldkirch, Austria. «Ho avuto un viaggio interessante dice con una battuta riferita al traffico inteso - ma chi ha goduto di più è stato l'austriaco». Kinnock non ha preso l'aereo pensando di far prima in automobile per arrivare in tempo alla riunione dell'esecutivo. Tuttavia, anche affrettandosi, la decisione della Commissione non sarebbe cambiata. Il giudizio è netto: Malpensa-2000 non può partire perché la ripartizione del traffico prevista dal governo italiano è «discriminatoria, non proporzionata e, dunque, illegale». Kinnock, in conferenza stampa, rammenta: «Adesso, il governo deve riconsiderare il decreto, glielo avevamo consigliato per

tempo per evitare la bocciatura e mi dispiace che si sia giunti a questo. Ma siamo qui per far rispettare le regole». Il commissario preannuncia: in 2 anni, forse, meno, Malpensa diventerà un vero e proprio hub, a patto che le infrastrutture vengano ultimare.

Le regole che sono state violate, il commissario le ricorda ancora una volta. Soprattutto quella che riguarda il rispetto d'una corretta concorrenza e contenuta nella denuncia presentata da nove compagnie aeree di dieci Paesi comunitari: l'apertura di Malpensa, spostandovi la gran parte del traffico di Linate, è discriminatoria perché non sono garantiti i collegamenti per strada e ferrovia e perché il decreto consente ad Alitalia di mantenere la rotta Linate-Roma in condizioni di assoluto monopolio favorendo l'«hub» di Fiumicino. Il contenzioso Italia-Commissione, in queste settimane di ricerca, risultata vana, d'un compromesso, è tutto in questo passaggio. Per Kinnock, che lo ribadisce nuovamente, non è in discussione la quota proporzionale dei voli da mantenere a Linate in attesa che Malpensa usufruisca di tutte le infrastrutture: «Le cifre che sono circolate, il 20%, il 33% e così via - rivela - sono tutte inventate. Non è questo il punto». Il punto è che il commissario riconosce alle concorrenti dell'Alitalia il «diritto» di scegliere, nella fase transitoria, quali rotte lasciare a Linate e quali trasferire a Malpensa. In buona sostanza: le nove compagnie del ricorso hanno tutto il diritto di continuare a rifornire i loro «hub» nazionali (da Londra a Francoforte) a partire da Linate sin quando l'Alitalia lo farà. «Sono le regole del mercato unico europeo che mi inducono a sottolineare tutto questo», precisa il

commissario a scanso di equivoci.

Il commissario dice d'attendere, d'ora in poi, le nuove proposte italiane per vagliarle secondo il metro delle regole comunitarie che sono un «modello di chiarezza». Ma qual è il destino di Malpensa-2000? potrà partire come «hub»? Kinnock se lo augura e ci spera. Ricorda che la Bei, all'atto del finanziamento, ha calcolato lo scalo potrà diventare «hub»? «sarebbero sufficienti per partire come aeroporto». D'accordo, ma quando lo scalo potrà diventare «hub»? «La quota di passeggeri trasferiti sarà alta, otto milioni più i quasi quattro milioni attuali del vecchio scalo», aggiunge. In ogni caso Malpensa partirà «con un traffico molto significativo e velocemente sarà un hub. L'ultima cosa che pensiamo di fare è quella di ostacolare questo processo». Kinnock, dunque, attende i nuovi passi: «Io non posso negoziare, non ho il potere, posso soltanto esaminare le varie opzioni». Ma in quelle sinora esaminate, anche nelle due ore di colloquio in terra austriaca con Burlando, non c'era la soluzione «compatibile» con la normativa Ue. Gli italiani Monti e Bonino, a loro volta, sottolineano che la Commissione «s'è limitata a sancire l'incompatibilità» del decreto «nella forma attuale». Invece «resta impregiudicata la possibilità di una prosecuzione del negoziato» che termini con una «soluzione rapida e consensuale». La «via della trattativa» è quella consigliata da Luigi Colajanni, capo delegazione Ds, il quale valuta «errata» ed «incerta» la strada del ricorso alla Corte di Giustizia: si risolverebbe in un «danno per Malpensa e per l'Italia».

Sergio Sergi



## IL PERSONAGGIO

## Il gallese che ama la Toscana

Students' Union. Nel '70 la prima elezione come deputato nel sud del Galles, nell'88 assume la carica di Presidente del Partito. A Kinnock è stato rimproverato in Italia di difendere prioritariamente gli interessi del proprio paese, senza tener conto del fatto che i commissari non sono eletti e devono ogni volta convincere i loro colleghi sulla coerenza delle loro decisioni con le regole dei Trattati.

Del resto, nei quattro anni trascorsi a Bruxelles, nessuno ricorda di averlo mai visto dissociarsi dalle decisioni, severe nei confronti del suo paese, prese dalla Commissione Europea sulla vicenda della «mucca pazza». E nemmeno quando il Collegio ha imposto condizioni molto rigorose all'alleanza tra British Airways ed American Airlines, con una decisione che ha fatto giurisprudenza in materia di rotte intercontinentali.

## INTERVISTA

Guido Abbadessa, segretario generale Filt-Cgil

## «Non abbiamo fatto una buona figura»

«Su Ciampino Rutelli ha sbagliato. E così siamo arrivati disuniti. Ma in ballo ci sono molti posti di lavoro».

ROMA. Malpensa, Linate, Fiumicino, Ciampino non sono solo lo scacchiere su cui l'Italia sta giocando la sua partita con l'Europa, caselle su cui spostare pedoni e regine. Dietro questi nomi ci sono migliaia di posti di lavoro, già esistenti o futuri. Cosa pensa il sindacato, che organizza i lavoratori di Roma e di Milano, di Alitalia, di Air One e di Meridiana, della bocciatura dei decreti Burlando? Lo chiediamo a Guido Abbadessa, segretario generale della Filt-Cgil.

**Che giudizio date del braccio di ferro in corso con Bruxelles?**

«Quando non si trova un accordo è sempre negativo. Però preferisco la posizione dura assunta dal governo italiano all'inciuco, alla soluzione pasticciata che era stata proposta. Non scordiamo mai che in ballo c'è un giro d'affari da cinquemila miliardi. E che Klm e Alitalia possono diventare una grande azienda europea

capace di competere ad armi pari con i più forti. Allora mi chiedo: perché la Commissione prima autorizza tutte le mosse italiane, compresa la ricapitalizzazione di Alitalia, poi ci ripensa? Malpensa è la premessa indispensabile per costruire un solido sistema aeroportuale, con due grandi hub. Nasce il sospetto che si voglia uccidere il pargolo in fase?».

**Quanto hanno giocato le divisioni italiane?**

«Hanno giocato, perché sono state molto pesanti. Sapendo che il problema delle infrastrutture di collegamento con Malpensa è reale e va risolto. Abbiamo prestato il fianco ai veti di Kinnock, alla sua pretesa di tenere a Linate una quota dei voli con i quali le compagnie estere alimentano i loro aeroporti europei».

**Ciampino poteva essere la carta risolutiva?**

«Era una carta interessante. Con-

sentiva di decongestionare Fiumicino e di valorizzare un aeroporto pressoché vuoto, generando nuova occupazione a Roma. Fiumicino deve giocarsi le sue carte come grande hub non come punto d'arrivo del Milano-Roma e se lo può giocare bene solo se ci sarà anche Malpensa. Ecco perché penso che Rutelli abbia sbagliato e si sia lasciato trascinare da un'onda emotiva. È finita con Roma contro il resto del mondo. Non è vero che Fiumicino viene penalizzata: come è successo col porto di Gioia Tauro, che ha fatto crescere i traffici marittimi di tutti i porti italiani, Malpensa aiuta a crescere l'intero sistema aeroportuale italiano».

**È praticabile l'ipotesi del sindaco di Milano di chiudere per un anno Linate?**

«Come sono contro l'inciuco così sono contro l'estemporaneità frenata. Bisogna cercare soluzioni traspa-

renti e convincenti».

**Che succede sul versante occupazionale se non apre Malpensa?**

«Un disastro. Si compromette il rilancio di Alitalia ed entra in crisi il sistema aeroportuale: diventiamo un paese residuale nella competizione internazionale. E ci giochiamo una grande partita occupazionale: ad ogni lavoratore dipendente ne corrispondono sei nell'indotto».

**Che fare, ora?**

«Istituire una task force con poteri speciali presso la Presidenza del Consiglio che presieda al completamento delle infrastrutture: spunterebbe alcune delle armi di Kinnock. Presentare ricorso alla Corte di Giustizia. Scrivere un decreto bis che riconfermi l'apertura di Malpensa il 25 ottobre, con gradualità ma senza snaturarne la funzione di hub».

Morena Pivetti

## Hub, ovvero grande aeroporto

La parola inglese «Hub» indica il mozzo di una ruota. L'immagine è stata trasferita nel linguaggio aeronautico per indicare i grandi aeroporti di scambio - i primi erano a forma stellare con una pianta simile a una ruota - per il traffico intercontinentale: i passeggeri arrivano dai piccoli scali sparsi in un certo bacino territoriale, per imbarcarsi nei grandi aerei che hanno bisogno di grandi infrastrutture per il decollo e l'atterraggio, e compiere ore ed ore di volo. Per l'Italia ha finora svolto la funzione di «hub» lo scalo di Fiumicino.

Festa Provinciale de l'Unità di Genova 26 agosto/14 settembre 1998

SOTTOSCRIZIONE A PREMI

FIAT 600 SX

Numero vincente 005801

FESTA DE «L'UNITÀ»

V CIRCOSCRIZIONE DI ROMA - VIA CASAL TIBELI (SAN BASILIO)

DAL 10 AL 20 SETTEMBRE

Ogni giorno dibattiti, spettacoli e cinema e inoltre ristorante, paninoteca, pub, bar, enoteca e giochi

PROGRAMMA: GIOVEDÌ 17

ore 17.00 La Compagnia «Il Vicolo» presenta: Animazione per Bambini

ore 19.30 Dibattito pubblico: LE DEMOCRATICHE DI SINISTRA VERSO LA PRIMA CONFERENZA NAZIONALE

partecipano: S. Amici, S. Pisa, R. Battaglia

ore 21.00 Film: «Tre uomini e una gamba» di e con Aldo Giovanni e Giacomo ('97)

L'associazione CEMEA del Lazio presenta: Spettacolo danze popolari Nazionali ed Internazionali

• Musica da ballo dal vivo



Democratici di Sinistra

Gruppo Consiliare Comune di Roma

Giovedì 17 Settembre ore 21.00

alla Festa cittadina dell'Unità

Parco della Resistenza - Piramide

DIBATTITO

LAVORO, SVILUPPO ED ECONOMIA PER LA CITTÀ CHE VERRÀ

Partecipano

Antonio Rosati

Presidente Gruppo Democratici di Sinistra Comune di Roma

Sandro Del Fattore

Assessore alle Grandi Infrastrutture Produttive Comune di Roma

Andrea Mondello

Presidente Camera di Commercio Roma

Stefano Bianchi

Segretario Generale Cgil Roma e Lazio