

L'Unità

Metropolis

1 NOVEMBRE 1998



MICROCLIMI

Suggerimento privato

ENZO COSTA

Mancava. Mancava la codificazione della naturalezza degli scempi sulla natura. Lacuna colmata dall'ordinanza del Consiglio di Stato che autorizza a costruire villette sul Lago di Garda in nome della prevalenza dell'interesse dei privati su quello dell'ambiente. Non più, dunque, cavilli normativi o malintesi stati di necessità a ipocrita fondamento del mattone selvaggio, ma l'esplicita formulazione giuridica di un'italica vocazione alla deturpazione ambientale. La presa d'atto a mezzo codice che abbiamo il diritto alla colata di cemento come gli americani alla felicità. Se "rapallizzazione" indicava un'edificazione incontrollata e vergognosa, "gardizzazione" starà per cementificazione fiera di sé. Sotterraneo, c'è il nostro atavico rifiuto dell'idea di Stato e di bene pubblico. A proposito: "Consiglio di Stato" suona male. Chiamiamolo "Suggerimento di Stato".

LE CENTO CITTÀ

Fatto Cittadini separati in patria

Milano Malpensa: un nome che speriamo non sia un destino. Confidiamo che il bollettino di guerra quotidiano delle disfunzioni prima o poi cesserà e non dubitiamo che la modernità, l'organizzazione e l'elettronica prima o poi vinceranno la loro battaglia. Rimane comunque aperto un altro bilancio negativo: con la «malpensata» dello spostamento della gran parte dei voli da Linate, salvo qualche recupero dopo le proteste dei sindacati, le parti più lontane e isolate della nazione sono state ancora più isolate e allontanate. Parliamo, lo dice la parola stessa, delle isole. In particolare di Sicilia e Sardegna. Laggiù, in mezzo al mar, non c'è un

min che fumano, come dice la canzone, ma grandi di terra che la natura ha voluto per grazia e per disgrazia circondare di acque meravigliose. Per secoli raggiungerle è stata un'avventura. Un'Odissea alla quale si poteva sperare che la modernità avrebbe portato qualche agevolazione. E in effetti è bello arrivare in aereo e scoprire tra le nuvole che la terra è poca e il mare tanto. Bello tornare a casa per migliaia e migliaia di siciliani e di sardi, senza dover ripetere il navi doloroso delle prime emigrazioni, sulle navi affollate e senza cuore che si allontanavano da tutto il mondo fino ad allora conosciuto. Ora il mondo è diventato più piccolo, percorso

in ogni direzione da mezzi e segnali d'ogni tipo. Non esistono più (purtroppo) luoghi irraggiungibili e inviolati, ma c'è di buono che, chi ha lasciato la sua isola può ritornarci con maggiore facilità con viaggi aerei più rapidi di quello, via terra, tra Milano e Malpensa. Ecco perché è difficile accettare che il ritorno, anziché più agevole, sia diventato più complicato e lungo e stancante. Senza contare che anche il costo, già troppo alto, è ancora aumentato e aumentata è la distanza di Sicilia e Sardegna dal continente.

Fin dai tempi del parlamento Cislalpino, i primi deputati sardi sollevarono la questione della equiparazione del viaggio da e verso l'isola ai co-

sti dei trasporti continentali. Una richiesta che non è stata mai accolta né dalle leggi piemontesi, né da quelle italiane. Ma non sembra bello e ragionevole che, in vista del terzo millennio, le condizioni di viaggio debbano addirittura peggiorare a danno, oltretutto degli isolani, anche di centinaia di migliaia di turisti. La Cina è vicina, ma Palermo e Cagliari sono diventate ancora più lontane da Milano. Sardi e siciliani, già separati dal mare e da una storia di forzati abbandoni, sono diventati ancora più separati in patria. Se alle compagnie aeree le ingiustizie storiche non interessano, che intervenga qualche autorità nazionale a dire loro: non isolate quelle isole.

MARIA NOVELLA OPPO

Enogastronomia

Al Lingotto il Salone del Gusto

Un tripudio di sapori, di sofisticate composizioni e di primitivi aromi, un'occasione unica per apprezzare le migliori specialità dell'enogastronomia mondiale. L'opportunità è offerta dal Salone del Gusto che si tiene al Lingotto di Torino dal 5 al 9 novembre.

SERVIZI

A PAGINA 4

La provincia

Alba, il miracolo tra le colline delle Langhe

Addio all'antica povertà, alla vecchia cultura delle Langhe cantata da Beppe Fenoglio, qui ricordato dalla figlia Margherita. A Nord Ovest si vive una esaltante stagione di boom economico fatto di industrie come la Ferrero e di esaltazione dei prodotti locali, dai vini ai tartufi.

CECCARELLI

A PAGINA 5

Ambiente

Parco del Gran Sasso La disfida del terzo traforo

È polemica tra ambientalisti e scienziati per la realizzazione del terzo traforo nelle viscere del Gran Sasso, che dovrebbe servire ad ampliare i laboratori dell'Istituto nazionale di Fisica nucleare. L'allarme per l'abbassamento della falda acquifera e la tutela del Parco nazionale.

BIANCATELLO

A PAGINA 2

Riforme

«Reti di città senza periferie»

Aree metropolitane. Se ne parla da molti anni ma la legge è ferma in Parlamento. Colloquio con Pasqualina napoletano, candidata presidente del centro sinistra alla Provincia di Roma. «Un'articolazione del nuovo Stato federale. Reti di città in cui nessuno deve sentirsi periferia di qualcun altro».

DI GIORGIO

A PAGINA 7

Le isole dei viaggiatori naufraghi

Sicilia e Sardegna, quando raggiungere il resto del Paese è un'impresa

IL SINDACO DI CATANIA

«Treni e strade finiscono a Napoli»

PIER FRANCESCO BELLINI

«L'Italia? Si è fermata a Napoli». Il sindaco di Catania, e presidente dell'Anci, Enzo Bianco, lancia in grande stile l'offensiva sui trasporti. L'affaire Malpensa, con tutti i disagi che ha procurato, «altro non è che la punta dell'iceberg. Per il sud, per le possibilità di sviluppo dell'economia delle nostre città, è una questione strategica. L'80% delle esportazioni è legato ai mercati del nord Italia e del centro-nord Europa. Senza infrastrutture serie, il destino è segnato».

Ma è proprio così nera la situazione? In fondo, dopo la protesta dei sindacati alcuni voli sono stati riportati sull'aeroporto di Linate...

«Non è questione di Malpensa o Linate. È la situazione infrastrutturale nel suo insieme ad essere catastrofica. Anche se, all'orizzonte, qualche segnale positivo si intravede. Penso allo sviluppo di Gioia Tauro e del sistema portuale di Catania, dove si è registrato un più 800% nel movimento dei container. Ecco, se devo indicare un settore in cui qualche passo in avanti è stato fatto, devo pensare alla portualità. Oggi Catania è collegata con gli scali di Venezia, Livorno, Ravenna e Genova. Gran parte del merito di questi successi deve essere attribuita all'impegno dell'ultimo governo. E del ministro Burlando in particolare. Un secondo fronte in cui si potrebbero registrare novità interessanti è quello aeroportuale.

Il progetto del nuovo aeroporto di Catania è stato finanziato; a gennaio si svolgerà la gara d'appalto e, entro il 2002, sarà pronta la nuova aerostazione, capace di movimentare 5 milioni e mezzo di passeggeri. Sarà uno scalo capace di imporsi come il terzo per importanza a livello nazionale. Il resto, però, è un vero disastro».

Partiamo allora dagli aeroporti. Cosa è successo con Malpensa?

«L'atteggiamento di Alitalia è in assoluto quello che ci ha dato più fastidio per l'insensibilità dimostrata di fronte alle necessità del Paese e alle regole del mercato. Ogni anno, solo da Catania, partono 400mila passeggeri diretti a Milano. Sono imprenditori, ma anche emigranti, studenti, persone bisognose. A loro nessuno ha pensato. Perché da qui, dal profondo sud, non esistono altre possibilità di muoversi».

Ma treno e autostrade, per quanto inadeguati, ci sono. Da parte vostra, come sindacati, non c'è l'abitudine di lamentarsi un po' troppo?

«Il trasporto su gomma si ferma a Napoli, dove inizia la "voragine" della Salerno-Reggio Calabria. Sono anni che ne parliamo come una priorità assoluta, ma ancora non si è mosso nulla. Non parliamo poi dei treni: scendere al sud significa fare un viaggio al ralenty nel passato. Ma lo sapete che per andare da Palermo a Catania, con un rapido, occorrono 5 ore e mezzo? Cinque ore e mezzo per percorrere 190 chilometri. L'alta velocità si è fermata a Napoli. Per muoversi, credetemi, non resta che l'aereo».

Data questa premessa, quali saranno le vostre prossime mosse?

«Ci sono collegamenti aerei buoni con molte città del nord (Bologna, Venezia, Torino) grazie all'impegno di vettori come Alpi eagle e Meridiana. Se Alitalia insisterà nel proprio atteggiamento non escludo che si possa arrivare alla stipula di un contratto-alleanza con uno di questi scali per dirottare il gran parte dei voli. Alitalia deve rendersene conto: accetta le regole del mercato e tiene presenti anche i nostri interessi, o saremo costretti a prendere decisioni drastiche».



IL SINDACO DI CAGLIARI

«Biglietti aerei a prezzi assurdi»

«Dal resto d'Italia, anche dalla Sicilia, per quanto fra mille difficoltà ci si può muovere in auto; o in treno. Ma noi, noi cosa possiamo fare? Ci stanno stritolando, questa è la verità». Il sindaco di Cagliari, Mariano Delogu, parte da una constatazione ovvia: «O si vola, o si resta sull'isola. Per noi sardi è un punto a sfavore, perché ci mette da subito in condizioni di inferiorità ogni qualvolta ci mettiamo a trattare. O a protesta-re».

È evidente. Parlare di trasporti con il sindaco di Cagliari significa affrontare da subito il nodo degli aeroporti. I problemi causati da Malpensa 2000 sono stati dunque solo l'iceberg di un fenomeno più vasto?

«È evidente. Non voglio lamentarmi per i guai causati da uno scalo nuovo; problemi che potevano anche essere messi in preventivo. E non voglio parlare neppure del numero dei voli dalla Sardegna per Roma e Milano. La vera chiave, per noi, è altra. Ci sentiamo sfruttati dai vettori che operano, in pratica, in regime di monopolio».

Sfruttati?

«Certo, sfruttati. Ma lo sapete che noi, per volare a Roma e Milano paghiamo cifre sbalorditive? Un'andata e ritorno da Cagliari a Roma costa 392mila lire. Se si aggiunge il costo del taxi si arriva tranquillamente a mezzo milione. Questa è la realtà. È devastante; anche perché - lo voglio ripetere - non ci sono alternative. Per muoversi in nave si devono mettere in preventivo almeno tre giorni di viaggio, con tutti gli annessi e connessi. Chi può permetterselo? Non parliamo poi del biglietto per Milano, che sfiora le 600mila lire. Insomma: si spende meno ad andare a Ginevra. E con tutte le promozioni che ci sono, anche a New York».

Ma è solo questione di vettori?

«Le cifre esagerate dipendono dalla mancanza di concorrenza. Se ci fosse possibilità di operare liberamente su di una linea così appetitosa... La mancanza di concorrenza porta anche ad altri problemi. Faccio un esempio personale. Due giorni fa il volo in partenza da Roma è partito con un ritardo di un'ora ed è stato effettuato con un vecchio Dc51. È stato l'unico, da Fiumicino, a non rispettare l'orario. Perché? Ma questa è la normalità. Questi episodi si ripetono di continuo perché c'è un monopolio; gli aerei sono sempre strapieni; se non ci si è prenotati con largo anticipo non si parte. Meridiana su Milano e Alitalia su Roma operano senza dover rendere conto a nessuno. Tanto meno ai passeggeri. Da quanto tempo i dirigenti di Air One (uno dei principali vettori privati italiani Ndr) premono da tempo per effettuare una navetta tra Cagliari e Roma... Ma non c'è faranno mai».

Ma almeno il servizio - come numero di voli - è sufficiente per le esigenze della Sardegna?

«Voglio rispondere ancora una volta con un esempio. Il primo volo per Milano, proveniente da Olbia, parte ogni mattina da Cagliari alle 7.15. Ben che vada, fra volo, recupero bagagli e viaggio da Malpensa, si arriva a Milano alle 10 e mezzo. Chi ha un appuntamento in mattinata è dunque costretto a partire la sera prima, con tutte le spese che ne conseguono».

In futuro come intendete muovervi?

«Noi protestiamo. E loro ci lasciano protestare. Ne ho parlato più volte anche con l'ex ministro dei trasporti, ma non sono certo ottimista. L'unica soluzione sarebbe quella di favorire la libera concorrenza fra i vettori. Solo il mercato ci può salvare».

P.F.B.

Aeroporti, scatta la caccia ai partner

La provocazione del sindaco di Catania («Se Alitalia non cambia qualcosa firmeremo un'alleanza con un aeroporto del nord, sul quale dirottare parte del traffico») non è una novità nel panorama dei cieli italiani. I principali scali nazionali sono da sempre alla ricerca di partner nei piccoli e medi scali, in particolare nel nord. La Sea, che gestisce Malpensa e Linate, è per esempio recentemente entrata nel capitale sociale di Aeadria, la società proprietaria dello scalo di Rimini-Miramare. L'intenzione è quella di farne un "ponte" verso i paesi dell'est. Già oggi i vettori russi rappresentano i clienti principali dell'aeroporto rivierasco, per il quale è inoltre vicino al riconoscimento come "internazionale" grazie all'ingresso in società anche della Repubblica di San Marino. Gli aeroporti di Roma, dal canto loro, si sono detti interessati alla prossima privatizzazione - annunciata dallo stesso Bianco - proprio dello scalo di Catania; operazione alla quale guardano con attenzione anche operatori inglesi.

Pantelleria, ultimo scalo sconosciuto

Pantelleria: un ponte in mezzo al Mediterraneo con problemi di collegamento non solo con il "Continente" (e cioè con l'Italia), ma anche con la Sicilia, ovvero la propria Isola di riferimento. Se muoversi da Catania, Palermo o Cagliari verso Roma e Milano è un problema, per Pantelleria si tratta di una vera e propria necessità vitale. Per questo, dopo la decisione dell'Alitalia di interrompere i collegamenti con l'isola (un volo quotidiano da Palermo e due collegamenti estivi con Roma e Milano), il sindaco Alberto Di Marzo è arrivato al punto di agitare lo spauracchio della secessione. «La nostra isola - spiega - vive di turismo, e con il disimpegno della compagnia di bandiera tutta l'economia locale rischia di sprofondare in un baratro, di tornare indietro di 50 anni». Di Marzo ha proposto anche all'Alitalia di chiudere un accordo di «franchising» con una delle compagnie che collegano l'isola alla Sicilia (Med Airlines e Air Sicilia) per garantire voli estivi con Roma e Milano. «Ma la proposta, condivisa dal Ministero dei Trasporti non è stata accolta».

