

◆ *La commissaria Loyola de Palacio ha chiesto un rinvio per permettere un'analisi dell'impatto ambientale*

◆ *Roma ha subito accolto il «suggerimento» arrivato da Bruxelles, scegliendo di percorrere la strada della mediazione*

◆ *L'organismo comunitario ha espresso «seri dubbi sul rispetto da parte dell'Italia delle condizioni concordate»*

Malpensa, l'Ue blocca il trasferimento dei voli

Salta all'ultimo momento il «trasloco» delle compagnie più grandi da Linate

DALLA REDAZIONE
SERGIO SERGI

BRUXELLES Controordine: tutti fermi a Linate. La Commissione europea, per iniziativa della responsabile ai Trasporti, Loyola de Palacio, di fronte ai messaggi non univoci provenienti dal governo italiano, ha consigliato di bloccare i trasferimenti delle compagnie aeree allo scalo di Malpensa-2000. Meglio rinviare, ha scritto in una lettera al ministro italiano, Tiziano Treu, piuttosto che rischiare decisioni che sarebbero «irreversibili». Da Roma la risposta è arrivata come un lampo: d'accordo. Treu ha annunciato il fermo delle operazioni di trasferimento all'hub «ripromettendosi» di individuare con la commissaria delle «soluzioni complessive per l'intero sistema aeroportuale milanese». Malpensa e Linate compreso. Il tutto nello stesso giorno in cui il Tar del Lazio ha respinto il ricorso delle compagnie aeree che non intendevano andare a Malpensa.

Nella lettera a Treu la commissaria ha fatto questo ragionamento: dopo l'ultimo decreto del governo, quello dell'altro ieri, e dopo le preoccupate dichiarazioni del ministro Ronchi, meglio sarà lasciare il tempo necessario per una «precisa analisi dell'impatto e delle misure ambientali previste». Alt, dunque, al trasferimento delle compagnie più grandi previsto per oggi, alt anche alla seconda e ultima fase di trasloco, messa in «dubbio» dal decreto, prevista per il 15 gennaio. L'invito della commissaria è stato accompagnato da una aperta critica al provvedimento governativo di lunedì scorso che ha lasciato nell'esecutivo comunitario «seri dubbi sul rispetto delle condizioni concordate e sulle prospettive di sviluppo e di crescita del traffico a Malpensa».

L'ultimo capitolo della lunga vi-



Luca Bruno/Agf

cenda dello scalo italiano è maturata ieri dopo l'attenta analisi del decreto governativo compiuta dagli uffici della direzione generale Trasporti. Il punto centrale, che ha sollevato i dubbi di Loyola de Palacio, è stato individuato nelle annunciate misure di protezione dell'ambiente attorno allo scalo (a cominciare dalla rumorosità dei passaggi aerei a bassa quota). Pur riconoscendo al governo italiano d'aver fornito assicurazioni sulle conseguenze di queste misure, la commissaria ha fatto presente apertamente le «grandi incertezze» sugli

effetti reali dei provvedimenti ambientali nei riguardi delle compagnie aeree. E poiché queste misure entrerebbero in atto prima del secondo trasferimento delle compagnie, il 15 gennaio, a Bruxelles si è temuto, e si teme, che una «nuova ripartizione» dei trasferimenti possa ledere i principi della «non discriminazione e della proporzionalità» su cui si sono sempre basati i comportamenti dell'esecutivo comunitario.

Ma quali sono i «dubbi» di Bruxelles, probabilmente giustificati dalla lunga diatriba attorno a Mal-

IN PRIMO PIANO

Treu «congela» l'hub: troveremo una soluzione

DARIO CECCARELLI

MILANO Tutto congelato. Il trasferimento dei 62 voli da Linate a Malpensa previsto per oggi è rinviato. La notizia, ennesimo colpo di scena di una vicenda che sta diventando infinita, l'ha confermata ieri sera il ministro dei Trasporti Treu dopo la lettera della Commissaria Dell'Unione Europea, signora De Palacio, nella quale si chiedeva di rinviare l'operazione per avere il tempo necessario per fare una analisi più precisa sull'impatto delle misure ambientali.

Una doccia fredda, quella dell'Unione Europea, che ha preso in contropiede il governo italiano che ha però preferito non accentuare i contrasti trovando una formula di compromesso. Una nota dei Trasporti spiega infatti che, «preso atto» della lettera inviata dalla De Palacio, riteneva di «accogliere le indicazioni della Commissione sospendendo l'obbligo di trasferire oggi i voli da Milano a Malpensa». Il ministro Treu, prosegue il comunicato, «mentre riconferma la decisione del Consiglio dei ministri di attivare subito le misure già individuate al fine di ridurre l'im-

patto ambientale al di sotto di quello attuale, si ripromette di individuare con gli organismi comunitari soluzioni complessive per il sistema aeroportuale milanese (Linate-Malpensa), attraverso misure non discriminatorie che ne garantiscono lo sviluppo equilibrato». Insomma, se ci sono dei problemi ambientali (e sicuramente ci sono), troveremo delle soluzioni senza fare delle scelte unilaterali, fa capire il governo italiano. Tutto è rinviato, quindi. E i 62 voli delle compagnie aeree di Air France, British Airways, Iberia, Klm, Lufthansa, nonché tutti i voli Alitalia da e per Amsterdam, Birmingham, Francoforte, Londra, Madrid e Parigi, oggi non subiranno spostamenti. Lo ha confermato anche Alitalia con un suo comunicato nel quale si sottolinea che «i voli in arrivo e in partenza da Linate non subiranno variazioni perché non saranno trasferiti a Malpensa».

Controordine, quindi. Solo che a questo punto, con gli utenti sempre più disorientati e penalizzati, la confusione è totale. Quando si farà il trasloco? E che cosa significa «fare un'analisi più precisa sull'impatto delle misure ambientali»? L'unione Europea scopre solo adesso, alla vigilia del trasloco, che l'au-

mento del traffico aereo intorno alla Malpensa crea dei disagi ambientali? Chiaro che il contenzioso ha origini ben più profonde di carattere politico ed economico che trovano sponda nelle divisioni dello stesso governo italiano. delle Una brutta pagina, insomma, che aggiunge pasticcio a pasticcio. Perché tornare indietro adesso non è facile. Ricordiamo anche il trasferimento dei voli era stato preceduto (oltre che dalle polemiche di lunedì sull'iniziativa della Sea al Tar del Lazio in contrasto con la posizione del Comune di Milano, azionista di maggioranza) da quella del personale della Sea, delle attrezzature e dei veicoli. Centosessantatré dipendenti e 97 mezzi (bus, carrelli, scale) che sarà interessante capire oggi dove saranno. Alla Malpensa? A Linate? Sull'autostrada dei laghi? Risolta invece la questione delle 22 mamme lavoratrici con bambini piccoli (fino a 5 anni) che ieri mattina avevano manifestato davanti all'ingresso di Linate chiedendo alla Sea alcune agevolazioni. Ieri mattina infatti è stata raggiunta un'intesa tra la società di gestione degli aeroporti milanesi e i sindacati confederali di categoria.

British Airways, Iberia e Lufthansa: decisione coerente e inevitabile

■ Esprimono soddisfazione in una nota le compagnie aeree europee per la richiesta del Commissario Europeo ai trasporti Loyola De Palacio di sospendere il trasferimento dei voli da Linate a Malpensa previsto per oggi. British Airways, Iberia e Lufthansa hanno fatto sapere di aver richiesto formalmente al Ministero dei Trasporti e alle autorità competenti che sia confermato stasera il diritto di utilizzare l'aeroporto di Linate. Per motivi operativi Air France non ha potuto rinviare il trasferimento ma si riserva nei prossimi giorni di chiarire i propri diritti con le autorità italiane. «Sulla base degli avvenimenti degli ultimi giorni, la Commissione europea si è dimostrata coerente ed è quindi giunta ad una conclusione inevitabile», ha dichiarato Gabriel Leupold, portavoce delle compagnie aeree e direttore generale di Lufthansa in Italia.

LA STORIA

Una vicenda lunga 14 anni

ROMA Decreti, controdecreti, ricorsi e proteste segnano la storia, senza pace, di Malpensa: tutto inizia nel 1985 quando il nuovo hub è inserito nel piano generale dei trasporti. Nel '94 il Consiglio Europeo include Malpensa fra i 14 progetti infrastrutturali di interesse comunitario: si erogano finanziamenti BEI di 400 miliardi su un totale di 1.990. Nel 1996 l'allora ministro dei Trasporti Burlando emana il decreto con i criteri per il trasferimento dei voli da Linate a Malpensa. Nell'ottobre 1997 un altro decreto fissa l'apertura di Malpensa, con il trasferimento dei voli da Linate, tranne che per i collegamenti Roma-Milano, al 25 ottobre 1998. Iniziano le proteste e le denunce dei vettori europei che lamentano una discriminazione. Nel febbraio '98 la Commissione Ue accetta i ricorsi e boccia il decreto Burlando; una seconda bocciatura verrà in settembre. L'Italia ricorre alla corte di Giustizia Ue. Nell'ottobre '98 un nuovo decreto ministeriale recepisce le indicazioni di Bruxelles e il 25 ottobre Malpensa apre ai nuovi voli. Luglio '99: le compagnie presentano un nuovo ricorso, ma l'ispezione Ue dà il via libera all'apertura definitiva. Due mesi dopo Governo e Sea trovano un accordo per completare il trasloco dei voli entro il 15 gennaio del 2000. Nel dare il via libera il Governo tiene conto del decreto Ronchi sulla rumorosità degli aeroporti. Otto compagnie straniere presentano ricorso: viene respinto dal Tar del Lazio. Mentre Air-europe annuncia un ricorso all'antitrust, da più parti arriva la richiesta di una «pausa di riflessione» e quindi di rinviare il trasferimento. Ieri, infine, l'invito a rinviare il trasferimento arrivato da Bruxelles.

L'INTERVISTA ■ EDO RONCHI, ministro dell'Ambiente

«Forse siamo finalmente a una svolta»



«Era davvero strano che l'Ue non fosse ancora intervenuta»

ROMA «Sono soddisfatto del rinvio chiesto dalla commissione Ue, che mi auguro che si traduca in un cambiamento di rotta più generale per Malpensa. Il che non vuol dire chiusura, visto che l'aeroporto ha già 17 milioni di passeggeri l'anno. Ma significa un processo di trasformazione più diluito, che tenga conto dell'impatto ambientale». Il ministro dell'Ambiente, Edo Ronchi commenta così la decisione di sospendere il trasferimento dei voli da Li-

nate a Malpensa. **Insomma, l'intervento della commissione la trova d'accordo?** «Certamente, perché prende atto

che sono necessarie misure di riduzione degli impatti ambientali prima di procedere agli ulteriori trasferimenti dei voli».

Cosa comporta questa presa di posizione a livello europeo?

«Consente al governo italiano di assumere una posizione meno conflittuale nei confronti dei comuni interessati e delle regioni Piemonte e Lombardia. Il governo è tanto meno il ministro Treu non voleva fare l'ultra. Ma gli mancava l'assenso della commissione Ue. Dunque ben venga questo ripensamento di Bruxelles».

Come mai la commissione ha cambiato idea?

«Non lo so. Ma era ben strano che a Bruxelles non avessero finora va-

lutato attentamente le ragioni ambientali che avevano portato il governo italiano a chiedere una diluizione nel trasferimento dei voli».

Quali sono i principali problemi legati all'impatto ambientale?

«Nella fascia tra 65 e 75 decibel, infatti come valore medio, non ci dovrebbero essere centri residenziali e invece vicino a Malpensa ci abitano 2 mila persone. Inoltre ci sono scuole, che dovrebbero essere sotto i 55 decibel, che sono nella fascia oltre i 60. E poi c'è un impatto ambientale diffuso che provoca continui problemi con le popolazioni locali. Ma voglio anche ricordare che all'origine di questi disagi c'è la decisione presa nel di-

cembre '94 dal governo Berlusconi di inserire Malpensa tra gli hub intercontinentali, senza calcolare la natura dell'ambiente circostante. Prima era un aeroporto progettato al massimo per 12 milioni di passeggeri. Adesso, senza il trasferimento dei voli, siamo a 17 milioni».

Ma ora cosa succederà?

«Abbiamo già concordato tra il ministero dell'Ambiente e quello dei Trasporti un piano di interventi a breve termine che prevede uno scenario di minimo impatto per regolare le rotte, le modalità di decollo e di atterraggio e i voli più rumorosi. Questo scenario dovrà essere concordato con i comuni e le regioni Lombardia e Piemonte e

può dare subito dei risultati significativi. Poi si dovranno avviare degli interventi a medio termine che riguardano la desonorizzazione dell'area e la delocalizzazione di alcune abitazioni».

Ma per il trasferimento dei voli da Linate a Malpensa adesso quanto ci vorrà?

«Vedremo. La regione Lombardia ha chiesto sei mesi di moratoria. Mi pare un tempo ragionevole. Tuttavia non ho la sfera di cristallo, bisognerà vedere che possibilità concrete ci sono di minimizzare gli impatti. E poi ritengo che un riequilibrio su Linate sia una misura utile, sia dal punto di vista ambientale, che del trasporto aereo».

Insomma, mi pare che a lei non dispiacerebbe una svolta rispetto a quanto era stato finora ipotizzato.

«Sì, anche se questo non significa certo la chiusura di Malpensa. Ma solo un processo più diluito e che tenga conto dell'impatto ambientale».

AL. G.

E oggi per i due scali milanesi sarà una giornata a rischio-caos

MILANO Si parte o non si parte? Per tutto il giorno i Tir con le ultime attrezzature per Malpensa sono rimasti con i motori accesi sul piazzale di Linate, aspettando un via libera. La mattina tutto era pronto per il via, poi le cose hanno preso un'altra piega, lasciando camionisti e dirigenti Sea egualmente col fiato sospeso fino alle 19 e trenta, quando il ministro Treu ha annunciato lo stop del trasferimento dei 62 voli da Linate alla Malpensa, previsto per oggi. Restano quindi a Linate i voli British Airways, Iberia, Klm, Lufthansa nonché i voli Alitalia da e per Amsterdam, Birmingham, Francoforte, Londra, Madrid e Parigi. Mentre i voli Air France, in teoria an-

ch'essi «salvati» dalla Ue, per qualche giorno saranno a Malpensa, perché la compagnia non fa più in tempo a tornare indietro.

Tutto come prima, quindi, ma è giusto un modo di dire perché ormai il grosso dei trasferimenti di macchinari e mezzi era già avvenuto. Il rischio di disagi a Linate è altissimo, perché come ha fatto sapere la Sea, ormai il novanta per cento del trasferimento dei 97 mezzi era già avvenuto tra domenica e lunedì, con convogli di Tir per trasporti speciali che occupano anche due corsie. E certo non possono essere improvvisati in poche ore perché richiedono i permessi delle prefetture. Il risultato è che a Linate oggi mancheranno

bus di trasporto passeggeri, carrelli, scale, trattori e veicoli di servizio, con inevitabile caos nella gestione del traffico. Aggravato dall'agitazione del personale Sea aderente al sindacato Sulta Cab, che ha confermato lo sciopero per oggi, nonostante la precettazione decisa dai prefetti di Milano e Varese. Senza contare il costo, ovviamente raddoppiato, dell'operazione trasferimento: l'andata e ritorno da Linate a Malpensa di tutti i mezzi speciali costerà 500 milioni, invece dei 250 previsti.

A parte un certo tono indispettito da parte della Sea, per gli evidenti problemi tecnici che le decisioni dell'ultimo minuto hanno comportato, il mancato trasferi-



Luca Bruno/Agf

mento dovrebbe accontentare quasi tutti: le compagnie aeree estere, i 163 lavoratori che per ora restano a Milano, la Regione, il

Comune e la stessa Sea, o almeno un pezzettino della Sea, nelle persone dell'amministratore delega-

Una veduta dell'aeroporto di Linate e sopra il ministro Ronchi

to Tomaso Quattrin e del vicepresidente Giuseppe Benigni aveva sottoscritto la decisione di immediato trasferimento dei voli presa dal governo, contro il parere dello stesso presidente Sea Giorgio Fossa e del Comune di Milano, azionista di maggioranza della Società, i quali, dopo anni passati a smontare Linate, ultimamente hanno sposato la tesi che lo scalo cittadino debba essere al contrario valorizzato. In mezzo al ping pong tra Governo e Ue, le polemiche milanesi sono proseguite anche ieri, indirizzate pure al sindaco Albertini che sull'incresciosa vicenda della Sea che smettesse se stessa e il Comune ha scelto il silenzio.

P.R.

