

Massimiliano Didò in sciopero della fame per Malpensa

Pubblicato: Domenica 13 Gennaio 2008

Pubblichiamo il comunicato stampa di Massimiliano Didò, membro del partito socialista, riguardo alla vicenda di Alitalia e Malpensa.

Come socialista mi sento direttamente impegnato nelle vicende di Alitalia e Malpensa. Inizio lo sciopero della fame per denunciare il silenzio della stampa sulle responsabilità delle amministrazioni locali lombarde e per cercare di fare pressione affinché l'incontro del 15 gennaio tra governo e amministrazioni locali non finisca con l'ennesimo accordo al ribasso e nella facile propaganda della Lega e di Formigoni.

Dopo i ritardi e le ambiguità degli anni passati ritengo opportuno che si faccia piazza pulita sulle tante ambiguità ed ritardi che hanno caratterizzato la storia di Malpensa ed Alitalia. Non si può giocare con i disagi e le difficoltà economiche nel quale potrebbero incorrere tanti lavoratori e con essi le loro famiglie che sull'hub varesino ed il suo indotto facevano affidamento per trovare finalmente una sia pur minima tranquillità economica.

Le nostre richieste sono presto dette: deve essere riaffermata la volontà politica di realizzare un grande centro di smistamento a valenza europea (il cui sviluppo già originariamente non era vincolato alla compagnia area di bandiera), deve essere realizzata la terza pista per aumentare la capacità di ricezione dell'aeroporto e quindi gli slot disponibili, devono essere completate le opere di collegamento previste e ad oggi ancora in forte ritardo, deve essere assicurata l'indipendenza della gestione degli Aeroporti dalla politica (ad esempio costituendo una Fondazione o quotando la SEA in Borsa dopo aver individuato un partner con competenze specifiche), devono essere realizzati i servizi e le infrastrutture di supporto alle compagnie aeree (ben vengano quelle low cost) che dovranno rendere Malpensa concorrenziale rispetto agli altri scali internazionali per efficienza e tariffe applicate. Devono essere inoltre previsti gli ammortizzatori sociali per compensare eventuali sofferenze occupazionali mentre per il futuro dovrà essere perseguita una politica più attenta a distribuire, al territorio limitrofo, i benefici economici che il "nuovo aeroporto" potrà realizzare (soprattutto sotto l'aspetto della qualità dei contratti di lavoro: meno clientelismo a fronte di una maggiore stabilità lavorativa). Sono tutte richieste in linea con una politica rispettosa delle leggi della libera concorrenza e delle regole di mercato e sono richieste che rivolgiamo sia al Governo nazionale, ma soprattutto alle amministrazioni locali.

Perché ci rivolgiamo in primo luogo alle amministrazioni locali ? Per il semplice fatto che su di loro pesa la responsabilità delle tante ambiguità ed errori che hanno via via indebolito il Progetto di Malpensa (si chiamava "Malpensa 2000", ricalcava a grandi linee il Kennedy Airport di N.Y., e fu promosso e finanziato dai socialisti nella finanziaria del 1985). Malpensa doveva costituire il centro di smistamento dei collegamenti del Nord Italia. Purtroppo interessi localistici e non strategici per l'Aeroporto indussero, a partire dal 95-96 con l'arrivo dei finanziamenti europei, a modificare strategie e finalità del progetto (ad esempio vincolandolo Malpensa alla compagnia di bandiera). Regione Lombardia, Comune e Alitalia operarono in

maniera scollegata perseguendo ognuno un proprio obiettivo, e cercando di accontentare anche chi si opponeva alla sua realizzazione. L'emblema più palese di questa modalità operativa la possiamo riscontrare oggi nella mancanza di qualsiasi coordinamento nello sviluppo degli Aeroporti Lombardi e del Nord: uno sviluppo autonomo di Linate e soprattutto di Orio al Serio che, unito alle nuove aggressive strategie ed investimenti di Venezia, Verona, Trieste e perfino di Brescia Montichiari, ha creato alternative quasi invincibili. Se Malpensa fosse stato realizzato come nei progetti, con collegamenti efficienti, con sistemi di gestione aeroportuali di livello europeo, con un sistema di scali vicini complementari e non concorrenti, il problema di Moratti e Formigoni oggi sarebbero di tutt'altra natura. Cosa è successo da allora ? Nessuno si è accorto che il quadro generale peggiorava progressivamente: nessuno ha letto un bilancio dell'Alitalia, nessuno si sia accorto che all'ombra dell'hub varesino si sono sviluppati altri aeroporti ben contenti di ospitare le compagnie low cost che con la strategia del point-to-point offrono agli utenti biglietti notevolmente più bassi, per non parlare delle criticità emerse nella gestione esercitata sull'Aeroporto da SEA. Ha fatto bene un giornale locale nel suo titolo in prima pagina a paragonare l'Alitalia alla spazzatura perché allo stesso modo, sulla vicenda, si possono paragonare le amministrazioni lombarde a quelle campane: nessuno sapeva o poteva immaginare, omissioni, clientelismi, inefficienze, per non parlare del vizio di fare inaugurazioni senza che le opere di servizio siano completate (strade, collegamenti ferroviari, etc). Ma davvero il popolo padano è disposto a credere che "tutto ebbe inizio" da quando l'Alitalia, o per meglio dire Air France-Klm, ha deciso, di puntare su di un unico hub, quello di Fiumicino ? Una bella favola. Oggi Formigoni e Bossi attaccano Prodi che, però, compie l'unico atto coerente con le regole di mercato, scegliendo di privatizzare ("meglio tardi che mai!" si potrebbe dire) Alitalia, che cesserà così di essere un pozzo senza fondo di sperpero di denaro pubblico. (Era così anche ai tempi del Governo Berlusconi ma lui, da "liberale", si guardò bene dal compiere questo passo). Il Governo decide inoltre di trattare con l'unico partner credibile ed economicamente solido disponibile ad acquistare la compagnia. In un Paese anglosassone sarebbe un atto dovuto. Da noi no ! Per i due leaders, nel nome dell'italianità, meglio una compagnia sgangherata che, per fatturato, non raggiunge neanche i debiti di Alitalia. Del resto Formigoni e Bossi, "liberali" almeno quanto lo è il loro leader, non esitano a proporre, anche se a lunga scadenza, la nascita di una Compagnia area del Nord, altra bella favola da spendere ad uso e consumo del popolo padano (e che farà il paio con la "banca del nord", meglio conosciuta come "Credieuronord", fallita e poi acquisita da Fiorani). Se in passato la mancanza di scelte coraggiose e strategiche sia da parte dei Governi Nazionali e soprattutto da parte di quelli locali sono venute meno, ciò non dovrà accadere nelle trattative dei prossimi giorni. Bisogna dire basta alle favole ! alla facile propaganda. Deve essere fatta chiarezza. Bisogna pensare da subito al dopo Alitalia, dobbiamo rimboccarci le maniche. Del resto credo così fortemente a quanto affermo (condiviso da molti compagni) che a partire dal 15 gennaio ho deciso di iniziare uno sciopero della fame (uno sciopero che inizierà rinunciando ai cibi solidi per diventare sempre più pesante a secondo degli accordi presi). E' l'impegno più forte che posso immaginare perché alla conferenza tra Governo ed amministratori locali, che si terrà lo stesso giorno, possa arrivare un messaggio forte di concretezza e di pragmatismo. Ciò che più mi preoccupa e che i partiti (anche nuovi nel nome ma rappresentati dalle stesse personalità di un tempo) decidano nuovamente di puntare ad accordi al ribasso, come già avvenuto nel passato.

Sempre Il 15 gennaio è stato convocato il comitato per la costituente socialista della provincia di varese a Somma Lombardo per valutare ulteriori iniziative e l'esito dell'incontro di cui sopra.

Redazione VareseNews
redazione@varesenews.it