

POLITICA



BOFFALORA-MALPENSA: APERTURA 30 MARZO
La Boffalora-Malpensa, percorso alternativo all'Autolaghi per raggiungere lo scalo internazionale, sarà inaugurata domenica 30 marzo. Lo ha annunciato l'assessore regionale Raffaele Cattaneo (foto). Costi rispettati: 205 mln di euro



AIR FRANCE PRONTA A TAGLIARE MILLE POSTI?
La concorrenza delle compagnie aeree low cost e del Tgv, il treno ad alta velocità francese, potrebbe costringere Air France a ridurre, nel lungo periodo, alcuni voli interni e a sopprimere fino a un migliaio di posti di lavoro. Lo rivela Les Echos

GLI INTERVENTI AL PARLAMENTO DI VICENZA (5)

Opere, fine della schiavitù romana

I paletti della Lega: Malpensa, corridoio 5 e autostrade padane gratuite

GIANCARLO GIORGETTI

L'argomento infrastrutture meriterebbe un'intera sessione di lavoro del Parlamento del Nord. Invece di tediarsi con un elenco interminabile di opere, però, vorrei proporvi una chiave di lettura politica, partendo da una battuta. Duemila anni fa si diceva che ogni strada portava a Roma; oggi potremmo dire che «tutti gli aerei volano a Roma». Come duemila anni fa, infatti, qualcuno pensa ancora di avere delle colonie e degli schiavi da sfruttare e di poter costruire le strade e gli aeroporti che portano a Roma con il ricavo delle colonie. Negando alla Padania il diritto di svilupparsi.

Guardando i documenti predisposti della sinistra, ve-

*L'analisi di Giorgetti:
«Per decenni
al nostro gigantismo
economico ha fatto
fronte un nanismo
politico del Nord
che solo Bossi
è riuscito a sanare»*

diamo però che anche loro hanno dovuto prendere atto che esiste, per storia, cultura e geografia, una realtà che si chiama Sud, che ha una vocazione mediterranea, e una realtà che si chiama Padania, che ha una vocazione europea. Noi siamo una cosa diversa. E abbiamo dei bisogni diversi anche per quanto riguarda le infrastrutture.

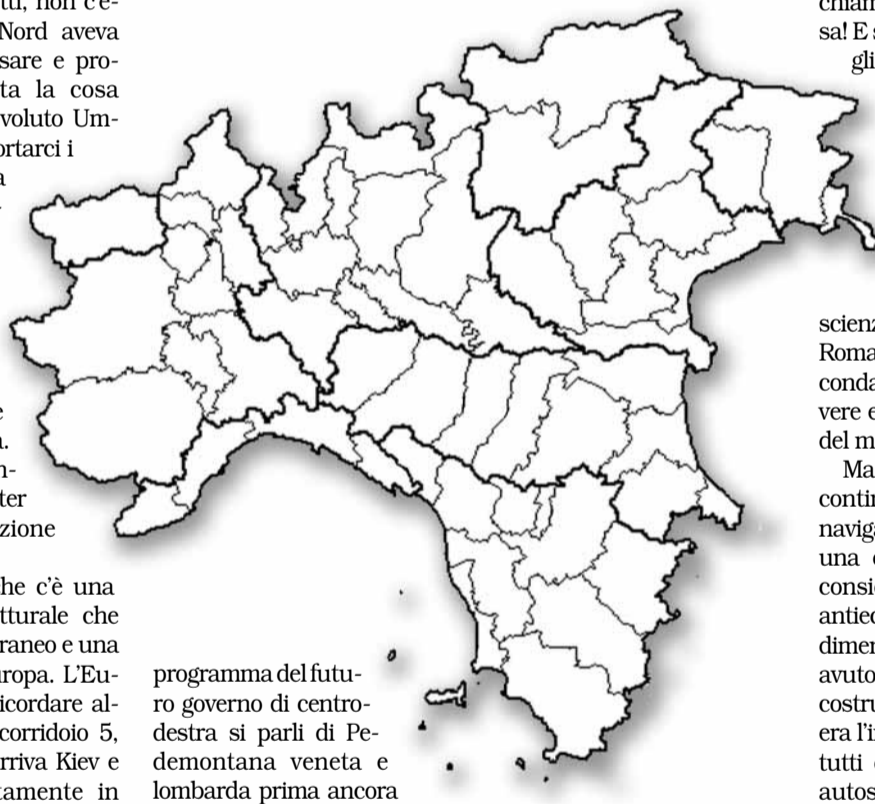
Il nostro problema è che lo sviluppo sociale, economico e demografico non si è sposato con un aumento della dotazione infrastrutturale. E que-

sto non si è verificato perché al nostro gigantismo economico ha fatto fronte un nanismo politico che soltanto l'avvento di Bossi e della Lega è riuscito a colmare. Nell'ultimo secolo abbiamo avuto uno sviluppo impetuoso e in tutto il Nord non si è realizzata nessuna opera significativa perché a Roma c'erano politici del Nord che non avevano coscienza e consapevolezza di che cosa fosse il Nord. Qualcuno ha giustificato questa situazione con la mancanza di risorse, ma non è solo questo. Quando siamo arrivati al Governo e abbiamo messo mano alla Legge Obiettivo abbiamo scoperto che non solo non c'erano i soldi, ma che non c'erano nemmeno i progetti, non c'erano le idee: il Nord aveva rinunciato a pensare e progettare. È questa la cosa drammatica. C'è voluto Umberto Bossi per portarci i sogni, certo, ma anche la concretezza. E così siamo ripartiti. Io rivendico alla Lega Nord il merito di avere gettato le basi per iniziare le Pedemontane lombarda e veneta. Queste opere hanno iniziato il loro iter solo grazie all'azione della Lega.

Prima dicevo che c'è una politica infrastrutturale che guarda al Mediterraneo e una che guarda all'Europa. L'Europa ha dovuto ricordare all'Italia che c'è il corridoio 5, che da Lisbona arriva Kiev e che passa esattamente in mezzo alla Padania. È un corridoio fatto di strade e ferrovie, ma per realizzarlo manca ancora tanto. Noi ci siamo attivati e ci fa piacere che nel



GIANCARLO GIORGETTI è Segretario Nazionale della Lega Lombarda, deputato e vicepresidente della Commissione Esteri. Pubblichiamo un ampio stralcio del suo intervento al Parlamento del Nord



programma del futuro governo di centro-destra si parli di Pedemontane veneta e lombarda prima ancora che del Ponte sullo Stretto. Non è un dettaglio insignificante.

Abbiamo ripreso a costruire le opere e tutte queste opere

opere, cioè, si realizzeranno con i soldi di coloro che le usano e che pagano i pedaggi. Su questo punto, però, dobbiamo chiarire un concetto. Se arriva il federalismo fiscale e se ci saranno risorse nei bilanci delle nostre Regioni, i soldi per costruire le strade li avremo già in tasca, senza bisogno di andarci a chiedere a nessuno!

Ed ora arriviamo a Malpensa, che oggi rischia di morire perché Roma non vuole che il Nord si sviluppi e che la Padania sia collegata al resto del mondo. Ma il mondo è cambiato, si è aperto, e noi rivendichiamo il diritto di essere collegati col mondo. Il nostro ponte verso il mondo si chiama aeroporto di Malpensa! E sistema integrato di tutti

gli aeroporti padani! Ma non dimentichiamo che, se Malpensa vuole volare - come ha detto Bossi - servo le strade e le ferrovie. Tutto è collegato a una presa di coscienza. Oggi la Padania ha preso coscienza dello stato in cui la Roma centralista l'ha voluta condannare e vuole poter vivere e svilupparsi con il resto del mondo.

Ma c'è un altro sogno che continuiamo a coltivare: la navigabilità del fiume Po. È una cosa che oggi i tecnici considerano irrealizzabile e antieconomica. Noi, però, non dimentichiamo che abbiamo avuto un sistema di navigli, costruito dai nostri nonni, che era l'invidia del mondo. Come tutti ci invidiarono la prima autostrada del mondo, costruito proprio in Padania. Noi non possiamo restare sottoposti a Roma! Noi possiamo insegnare a tutti!

Passo quindi a elencare i

punti della risoluzione.

Il Parlamento del Nord delibera di approvare i seguenti punti programmatici:

- *esigere il completamento delle infrastrutture indispensabili per l'economia della Padania prevedendo adeguati investimenti;*

- *attuare la regionalizzazione della rete autostradale restituendo alla Padania un patrimonio pubblico che deve essere a disposizione di tutti coloro che hanno bisogno di muoversi;*

- *programmare e potenziare i trasporti ferroviari, fluviali e marittimi al fine di ridurre il movimento su gomma delle merci favorendo la realizzazione di un sistema intermodale e la riqualificazione delle strutture portuali;*

sostenere il sistema aereo-

«Il nostro ponte di Messina si chiama Malpensa. L'hub non può morire. Noi rivendichiamo il diritto di essere collegati al resto del mondo»

portuale padano e valorizzare l'hub di Malpensa evitando ricadute sociali e occupazionali;

- *realizzare al più presto le opere fondamentali per far muovere la Padania: dalla TAV alle Pedemontane Lombarda e Veneta, dagli assi stradali e ferroviari dei valichi del Sempione, del Gottardo e del Brennero alle grandi arterie di collegamento;*

- *abolizione dei pedaggi autostradali in Padania, come avviene in Germania;*

- *realizzare la Monaco-Padova.*

Alla faccia dei lavoratori dello scalo lombardo

ALESSANDRO MONTANARI

ROMA - Colpo di scena: la disastrosa Alitalia, azienda dall'organico abnorme e ormai prossima al fallimento, assume 401 precari. Tutto merito della giunta **Marrazzo** (Pd), che ha approvato una delibera che permette di trasformare i contratti a tempo determinato in contratti d'apprendistato istituendo due inedite figure professionali: l'Operatore unico aeroportuale e l'Addetto di scalo.

La notizia, che non

Alitalia assume 401 precari. Grazie a Marrazzo

farà piacere ad Air France, testimonia la "doppia morale" che grava sull'intreccio perverso Alitalia-Malpensa: per i lavoratori della compagnia di bandiera, quasi tutti romani, se ne inventano di tutti i colori mentre i lavoratori dello scalo milanese sono trattati come vuoti a perdere. **Andrea Gibelli** fatica a contenere l'indignazione e chiede

la rimozione del Cda: «C'è qualcuno - osserva - che trova ancora la forza di considerare Alitalia un carrozzone di Stato in spregio ai sacrifici chiesti a Malpensa. Il Cda non è più credibile. Attendo una risposta del governo».

Intanto, dopo le perplessità espresse da **Guglielmo Epifani**, il fronte sindacale si sta compattando sulla linea dello stop alla trat-

La Regione Lazio istituisce due nuove figure professionali e i posti romani sono salvi. Gibelli: «Cda non è più credibile. Attendo risposte dal Governo»

tativa di vendita di Alitalia. **Raffaele Bonanni**, tifoso della cordata italiana AirOne-Intesa-sanpaolo, è infatti tornato a criticare pesantemente l'operazione architettata da **Prodi** e **Padoa Schioppa**. «Non si sa nulla - ha detto il segretario della Cisl -. C'è molto rumore ma nessuno scende le scale per dirci niente. Non mi pare una procedura trasparente e rispetto-

sa dei cittadini. Quando ci diranno quali sono le garanzie che daranno agli italiani, agli utenti e ai possessori di azioni sarà sempre molto tardi. Credo che sarebbe una questione di buon senso riparlare dopo le elezioni ma noi non siamo irresponsabili e, quindi, non chiediamo niente». Chi ha orecchie per intendere, intenda.

La trattativa, ad ogni

modo, si avvicina alla svolta. Air France ha comunicato che formalizzerà l'offerta vincente entro il 14 marzo ma la cordata italiana, forte delle perplessità dei sindacati e della posizione del centrodestra probabile vincitore delle elezioni, non si arrende. L'ad di Intesa-sanpaolo **Corrado Passera** ha fatto sapere che aspetta di conoscere nel dettaglio il piano dei francesi. Forse per rilanciare, certamente per sottolinearne l'impatto devastante sull'economia del Nord.