



Ferraro/Ansa

## E «Salvagente» svela il bluff del codice unico

ROMA Potrebbe aprirsi un nuovo fronte europeo per l'Alitalia. Lo sostiene «Salvagente», rivista dei consumatori, nel numero attualmente in edicola. In un'inchiesta realizzata da Riccardo Quintili, la rivista scopre che alcuni voli in partenza da Fiumicino e che vengono venduti ad agenzie e passeggeri con il codice unico (cioè nessuna coincidenza, nessuno scalo fino a quello d'arrivo) in realtà si fermano a Malpensa con sosta, cambio di aereo, attesa e passaggio di mano dei bagagli. Il codice di volo, per esempio, è lo stesso per Roma-Malpensa e per Malpensa-Bangkok. Ma da Roma si parte con un M80 (133 passeggeri), a Bangkok si arriva con un Boeing 742 (350 passeggeri). Il trucco funziona anche per Roma-Caracas, Roma-Hong Kong, Roma-Osaka, Roma-Pechino e non è funzionale solo ad attirare passeggeri che eventualmente potrebbero cercare altre compagnie ma serve ad aggirare uno dei vincoli a favore della concorrenza stabiliti dalla Ue dopo l'apertura di

Malpensa. Con questo sistema, infatti, Alitalia ha di fatto spostato alcuni voli intercontinentali da Fiumicino a Malpensa e quindi, con la liberalizzazione, perderebbe l'esclusiva di Roma aprendo le porte, su Fiumicino, ad altre compagnie straniere.

Ora l'Ue dovrà esaminare la vicenda, anche perché Air Europe, che si sente danneggiata dal giallo del codice unico, ha presentato ricorso. E non sarà l'unica. Tanto più che l'Ue ha in mano la carta dei 2 miliardi e 750 milioni che Alitalia ha ricevuto dallo Stato per la ricapitalizzazione. Secondo l'Ue si tratta di un aiuto di Stato, la compagnia aerea ha sostenuto di no. Alla fine Alitalia ha potuto averli, in cambio però dell'accettazione di alcuni vincoli sullo sviluppo fino al 2001 e di regole precise sulla liberalizzazione. Se l'Unione europea boccia l'escamotage del codice unico, Alitalia deve riportare quei voli intercontinentali su Fiumicino o ingaggiare una battaglia che può costargli anche più cara.

# Malpensa, ora si pensa ad una proroga

## In forse il trasferimento totale dei voli ad ottobre. I piloti revocano lo sciopero

ROMA Tempo, serve tempo. Nel grande caos che regna nei cieli e che, come la nuvola di Fantozzi, si addensa sull'hub di Malpensa, serve un po' di pausa, una gradualità che è mancata la scorsa estate per cause di forza maggiore. Questo, almeno, è quanto pensa Michele Giardiello, presidente della Commissione Trasporti della Camera, deciso a non rinunciare al progetto del grande hub milanese ma preoccupato per come si sta arrivando alla scadenza di ottobre, data entro la quale si dovrebbe operare il trasferimento definitivo dei voli da Linate a Malpensa. Proprio perché il progetto deve andare avanti, si guarda con timore alla possibilità che ottobre incagli tutto, che faccia esplodere la situazione. Per questo la Commissione trasporti ha convocato un'audizione di tutti i principali attori della vicenda, dalla Sea all'Enav ad Alitalia per la prossima settimana. «Dobbiamo fare il quadro preciso della situazione e capire cosa si deve fare per non sbagliare», spiega Giardiello.

L'idea di una dilazione nel trasferimento potrebbe aiutare la società di gestione dei due scali milanesi, la Sea, a risolvere i problemi organizzativi. Tra l'altro sulla vicenda di Malpensa, dopo otto mesi di polemiche, è stata formalizzata la richiesta di un'indagine conoscitiva. La chiede il Pdci, che vuole conoscere «le cause che sono alla base delle disfunzioni, per fornire elementi di valutazione utili alla predisposizione di un atto finale di indirizzo capace di indicare le possibili soluzioni per un equilibrato sviluppo del trasporto aereo e del sistema aeroportuale italiano, in relazione al traffico nazionale, europeo e internazionale». L'altro problema da risolvere, e sul cui la Camera vuole vedere chiaro, sono i conti di Alitalia. Sul tappeto ci sono i problemi relativi alla privatizzazione, prevista inizialmente per questa primavera e ormai slittata al prossimo anno. Il problema è che se non avviene entro il 30 giugno del 2000, la compagnia aerea deve pagare 500 miliardi di penale

all'alleata olandese Klm. E, d'altra parte, il bilancio di quest'anno è assai al di sotto delle aspettative: la gestione è tornata in rosso, è sparito l'utile di bilancio di 406 miliardi dichiarato ad aprile ed ora si prevede di arrivare sì e no al pareggio di bilancio, grazie alle plusvalenze per 138 miliardi già incassate con la cessione di azioni della società di telematica Equant e di Galileo. «Dobbiamo capire se, stante così le cose, vale la pena di accelerare o meno la privatizzazione», dice Giardiello.

Intanto si entra nel vivo degli scioperi. Lunedì sarà una giornata campale: pur con la revoca dello sciopero indetto dai piloti, incroceranno le braccia, dalle 11 alle 14, i controllori di volo aderenti ai sindacati autonomi e gli assistenti di volo. Martedì, invece, scioperano i lavoratori lombardi di Alitalia, dalle 14 alle 18.

Si.Bi.



Elio Vergati/Ansa

SEGUE DALLA PRIMA

## FALLIMENTO MALPENSA...

Klm rischia di trasformarsi in boomerang: non solo per la penale che Alitalia dovrà pagare se non riesce a completare la privatizzazione entro il 30 giugno del 2000, ma anche perché nel matrimonio tra i due vettori, sono gli olandesi ad avere mezzi ed aerei. Nel frattempo le compagnie straniere, che pur continuano a tenere Kimock sotto pressione, si sono organizzate ed hanno potenziato gli scali minori. Grazie anche ad un ministro dei trasporti italiano che da una parte punta su Malpensa, dall'altra la chiude la notte per il rumore e concede le autorizzazioni per gli altri scali. Tutto questo ha un costo per le casse dello Stato e per l'economia del Paese. Ed ha un costo aggiuntivo per i cittadini, che volano in condizioni di grande disagio. Lo scrivono anche i giornali internazionali: da Malpensa, evitate di volare a meno che non abbiate molto tempo da perdere. Una pubblicità esiziale. Ed è sempre grazie all'obiettivo Malpensa e alle strategie di Alitalia che da otto mesi a questa parte i cittadini del Sud sono diventati di serie B anche sul fronte aereo. Come se non bastasse, ci avviciniamo al Giubileo. Considerando che, stando a quanto dichiara Treu un giorno sì e uno no, ad ottobre si opererà il trasferimento definitivo dei voli da Linate a Malpensa, forse è il caso di prepararsi al tracollo. Oppure cercare di evitarlo. A Milano già lo dicono: è una bomba ad orologeria che sta per scoppiare tra le mani. Dopo tutte le polemiche di questi mesi, serve un intervento autorevole. Tra le tante emergenze, forse il Governo dovrebbe dare a questa un codice di priorità. Magari ammettendo di avere fatto qualche errore. Non ci sarebbe nulla di male, ne guadagneremmo tutti. RICCARDO LIGUORI

IL CASO

## DIETRO I RITARDI E LE INEFFICIENZE IL BOOMERANG ALITALIA

SILVIA BIONDI

«Nessun problema, il treno c'è ed anche il completamento dell'autostrada ci sarà. Kinnock stia tranquillo, per ottobre sarà tutto a posto». Il ministro dei trasporti Tiziano Treu sembra ottimista su Malpensa. Ed in effetti ai rilievi e ai distinguo scritti nero su bianco dal commissario europeo ai trasporti già la scorsa estate, il Governo può rispondere con i fatti. Il dramma è che mentre si costruiva il treno che collega l'hub a Milano e si aprivano i cantieri per il raddoppio autostradale, il flop di Malpensa arrivava nei cieli: si leggeva sui tabelloni che annunciavano partenze ed arrivi, si registrava tecnicamente tutte le volte che per far atterrare un aereo su una pista si bloccava il decollo sull'altra pista. Treu per primo, tra l'altro, ne sa qualcosa, visto che all'ultimo tufo, dopo le case scoppiate e i sit-in dei sindacati ha dovuto emettere un'ordinanza che chiude lo scalo la notte. Un grande

hub europeo che funziona in orario d'ufficio, perché fa troppo rumore.

È un bel dilemma. Malpensa è costata una montagna di soldi, ci sono voluti 20 anni per costruirlo e, soprattutto, l'Alitalia ci ha investito sopra il suo rilancio. Quando, un anno fa, Burlando ingaggiò la guerra con Kinnock, dietro il commissario inglese si agitavano le compagnie straniere. Ma come, dicevano, Alitalia prende i soldi dallo Stato, mantiene di fatto il monopolio e adesso pretende di drogare il mercato al punto tale da toglierci i nostri affari. Nelle ipotesi, infatti, Malpensa avrebbe dovuto funzionare da hub e togliere quindi passeggeri alle compagnie che invece fanno riferimento su Francoforte piuttosto che Amsterdam. Il dramma è che Alitalia ha fallito clamorosamente. Ingoiata la sconfitta, le altre compagnie si sono organizzate e vanno a prendersi i passeg-

geri negli scali minori, per poi farli confluire sui loro hub. In compenso Fiumicino, che funzionava da hub per Alitalia, con l'apertura di Malpensa ha già perso 900.000 passeggeri. Il risultato? Nel primo trimestre del '99, rispetto allo stesso periodo del '98, Alitalia registra un più 1,9% di passeggeri internazionali, mentre le compagnie concorrenti sono arrivate fino ad un più 12%.

Anche se Treu ostenta ottimismo e l'amministratore delegato di Alitalia, Domenico Cempella, attacca l'Enav e chiama in causa la guerra nei Balcani per giustificare i ritardi e le disfunzioni, i lavoratori sono molto preoccupati. In questo

senso, il modello Alitalia funziona alla grande. Dopo essersi assunti l'impegno di gestire una ristrutturazione di grandi proporzioni, dopo aver accettato flessibilità, fuoriuscite, diversificazione contrattuale e quant'altro era necessario per togliere l'Alitalia dalla bancarotta e farle risalire la china, adesso piloti, assistenti di volo, personale di terra guardano con grande preoccupazione a quello che sta succedendo. Teri il segretario della Fit Cisl lombarda, Dario Balotta, si è lasciato andare ad una «valutazione economica ad alta voce», come l'ha chiamata lui presentando alla stampa una ricerca del sindacato sui «numeri di Malpensa». Il sunto è catastrofico: «Ad otto mesi dall'inaugurazione, Malpensa 2000 è una perdita per molti, per il gestore, per le compagnie, per gli utenti e un disastro per Alitalia». Secondo Balotta, si deve riprogettare la funzione dello scalo che, dice, «si è

dimostrato un point to point più che un hub, con solo il 20% dei passeggeri in transito, quando a Fiumicino erano il doppio prima del trasferimento». Se serve, insiste il sindacalista della Cisl, «bisogna togliere qualche volo per gestire la congestione, i problemi ambientali e le perdite di Alitalia, con un bilancio messo in discussione dal trasferimento della base a Malpensa che costa 2 miliardi di perdite al giorno e che ha già azzerato la previsione di 400 miliardi di utile a fine '99». E quindi? La ricetta della Cisl è non procedere all'attuazione del decreto Burlando (trasferimento definitivo di tutti i voli da Linate a Malpensa ad ottobre). «Se pensa davvero di farlo entro il 25 ottobre, Treu è un incosciente», dice Balotta.

Ora, è vero che la Cisl di Milano è nota per la sua criticità nei confronti di Malpensa. Ma il problema esiste ed anche la Cgil non se lo nasconde. «Il progetto

va riconfermato - spiega il segretario nazionale del trasporto aereo della Cgil, Roberto Scotti - Si tratta di una delle più grandi infrastrutture di trasporto mai pensate in Italia. Però i problemi ci sono e riguardano Sea, Enav ed Alitalia. Dobbiamo affrontarli con l'occhio attento non a quello che succede domani, ma dopodomani. Non possiamo pensare che il caos attuale sia la condizione strutturale e definitiva. Dobbiamo pensare, e lavorare affinché accada, che l'assetto strutturale sarà altro, che ad un certo punto le soluzioni cominciano ad arrivare». Andare avanti, quindi. «In questa situazione, non dare applicazione al decreto Burlando può solo far aumentare il caos. Se lo scenario che si dipinge si concretizza, si tornerebbe a porre il problema del lavoro in questo settore». E che il rischio ci sia è talmente evidente che, dopo tre anni di pace sociale, sono tornati gli scioperi.

Lunedì

LIBRI, GIORNALI, TV, CD, INTERNET E DINTORNI

# media

Quotidiano di politica, economia e cultura **l'Unità**

