

I NUMERI SEMBRANO DARE RAGIONE AL NUOVO GRANDE "HUB" CHE ORA ATTENDE IL RESPONSIVO DEGLI ISPETTORI DELLA UNIONE EUROPEA. E GLI ITALIANI LITIGANO

A vederlo così, con le sue strutture futuribili che scintillano al sole in mezzo alla campagna lombarda, sembra il crocevia della perfezione tecnologica. Tutto è lucido, levigato, morbido come il suono di una tastiera digitale. Anche trovare il parcheggio, se non si viene con il Malpensa Express dalla stazione Cadorna di Milano (gratis per chi ha il biglietto aereo, 15 mila per gli altri) è quasi facile. Che poi l'autostrada dei laghi non sia il miglior viatico per affrontare un viaggio intercontinentale, non si può dire che sia colpa della Malpensa. Vivendo costantemente sul filo dell'infarto viabilistico, dove basta un tamponamento a farti bivaccare dalla mattina alla sera in autostrada, sarebbe curioso pretendere viali sgombri come in Finlandia solo quando decidiamo di salire su un aereo.

Povero aeroporto, questo della Malpensa: bello e affascinante come un ponte verso il futuro, ma anche carico di guai, lacerazioni, polemiche trasversali, discussioni, ricorsi, controcorsi, dossier, colpi bassi, case scoperchiate, cortei di protesta, accertamenti e controaccertamenti. Un aeroporto che semina zizzania anche in famiglia: Albertini contro Formigoni e De Carolis, la Cisl contro la Cgil, l'Alitalia contro le altre compagnie europee, Roma contro Bruxelles. Senti la parola Malpensa e subito litighi. Proprio lunedì prossimo gli ispettori inglesi incaricati dalla Commissione Europea di controllare l'attività e l'efficienza dello scalo concluderanno il loro lavoro (martedì il responso?), ma già prima sulla Malpensa sono stati fatti più analisi ed esami che caffè e cappuccini a uno dei suoi tanti bar ultramoderni. Tanto che alla fine non si è ancora capito la cosa essenziale, se cioè questo scalo sta ancora pagando il suo avvio avventuroso e la tignosa guerra tra l'Alitalia e le altre compagnie europee (in ballo ci sono oltre 4 milioni di passeggeri), o se veramente Malpensa 2000 sia un neonato irrimediabilmente zoppo.

Secondo le compagnie americane, che non hanno problemi di concorrenza con l'Alitalia, l'aeroporto per esempio funziona quasi senza problemi ed ha brillantemente superato il vero esame di maturità, cioè l'ultimo mese di agosto, quando cioè voli e passeggeri si moltiplicano come la popolazione di Bombay. Ma di tutt'altro parere sono invece le otto com-

Metropolis



INFO
Nel 1999
diciotto
milioni
di utenti

E sempre battaglia tra l'Unione Europea e l'Italia su Malpensa 2000: lo scalo dovrebbe arrivare al massimo della sua operatività entro la fine dell'anno con il trasferimento degli ultimi voli da Linate. Ma le compagnie straniere non ci stanno e vogliono mantenere alcuni voli da quest'ultimo per il Nord Europa. Lunedì i terminali inglesi termineranno la loro ispezione per accertare l'efficienza della Malpensa che quest'anno dovrebbe ospitare 18 milioni di passeggeri.

Malpensa / 1

Nel mese di agosto lo scalo lombardo ha accolto 2 milioni di passeggeri. La disputa sul futuro da destinare a Linate

Bella e finalmente possibile solo i litigi non atterrano mai

DARIO CECCARELLI

pagine europee (Air France, Austrian Airlines, British Airways, Iberia, Lufthansa, Olympic, Sabena, Sas e Tap) che stanno facendo il possibile e l'impossibile per mantenere i loro voli a Linate. Sono stati loro, con un dossier di denuncia sulle deficienze della Malpensa, a far riesplodere il braccio di ferro tra l'Unione Europea e l'Italia sul trasferimento nel nuovo scalo milanese dei voli ancora rimasti a Linate (circa il 34%). Due le questioni sul tappeto che hanno fatto chiedere alla Comunità Europea il rinvio del definitivo trasloco previsto per la fine di ottobre: la carenza di collegamenti con Milano e una presunta discriminazione a favore dell'Alitalia per il settore merci. Quindi, ha concluso l'Unione Europea, se le cose stes-

sero davvero così, Malpensa non sarebbe pronta a sostenere il nuovo aumento del traffico, eccetera eccetera. Il fatto curioso (e sospetto) è che l'invito sia stato immediatamente raccolto dalla Sea, la Spa comunale presieduta da Giorgio Fossa che gestisce gli aeroporti milanesi. Dopo tutti gli investimenti fatti (non ultimo il raddoppio degli stipendi ai consiglieri), Fossa e il sindaco Albertini dovrebbero, anche per orgoglio di bandiera, battersi come leoni per respingere le accuse di inefficienza e di ritardi che i cari amici europei fanno piovere a catinelle sul maxiscalo lombardo. Pensate ai guai vostri, potrebbe rispondere Fossa ai francesi e agli olandesi che per esempio, nonostante i loro aeroporti siano ampiamente collaudati, in fatto di

disguidi sui bagagli hanno una media (Parigi 32 per mille, Amsterdam 34,5) quasi uguale a quella della Malpensa (30). Invece si assiste a uno strano gioco delle parti che lascia alquanto perplessi e con una vocina dentro che sussurra che c'è qualcosa che non quadra. «Ci sono troppe variabili da controllare... - borbotta Fossa - È difficile il passaggio in una notte di tutti i voli, ci sono una serie di problemi che coinvolgono i vigili del fuoco, la polizia. Mi metto nei panni degli utenti...». Discorsi all'apparenza pieni di buon senso, ma che alla fine, oltre a chiedere un rinvio scaglionato di altri 5-6 mesi, portano solo a concludere una cosa: primo che Malpensa non è affidabile e che, tutto sommato, hanno quindi ragione i

nostri allupatissimi partner europei nel sostenere che a Linate devono rimanere un bel po' di voli verso il loro "hub" (aeroporto d'interconnessione) del nord. Insomma, nella migliore tradizione italiana, continuiamo a farci del male.

Ma anche questa una lettura parziale, primo perché anche all'autolesionismo c'è un limite, secondo perché in realtà dietro alla presunta inefficienza della Malpensa c'è un altro gioco, molto più complesso, politico e finanziario, che riguarda sia la privatizzazione della Sea che quella degli Aeroporti di Roma. «Con la sua proposta di mettere in discussione il trasferimento dei voli da Linate a Malpensa - ha accusato Franco Mirabelli, coordinatore milanese della

INFO
Uno scalo
senza
nome

Il nome Malpensa viene da «cascina malpensata», una fattoria della zona da cui l'aeroporto ha preso il nome. Tra le proposte c'è quella di chiamarlo Alessandro Manzoni.

Quercia - il sindaco Albertini ha ceduto alle fortissime pressioni esercitate da forze imprenditoriali che hanno interesse a ridurre il valore della Sea in vista della privatizzazione a tutto vantaggio degli Aeroporti di Roma. Cesare Romiti, per conto della Gemina, è interessato all'acquisto di Adr. E Fiumicino avrebbe molto da guadagnare se riuscisse il tentativo di far saltare il decreto Burlando che impone il trasferimento dei voli entro il 31 ottobre, perché in questo caso Malpensa perderebbe terreno nella gara per il primato con lo scalo di Roma».

Lo scenario, come sempre succede in Italia, si complica. E mentre si delinea la solita soluzione a metà strada, ben vista sia dal ministero dei Trasporti che dai funzionari di Bruxelles (completare il trasferimento entro la fine dell'anno alla Malpensa di tutti i voli, tranne quelli con almeno due milioni di passeggeri l'anno, cioè il Milano-Roma) e si cercano delle mediazioni per rilanciare il ruolo di Linate (collegamenti con le città del Mezzogiorno e con una capitale europea come Londra con un movimento di quasi due milioni all'anno), il povero utente non ha ancora capito se fa un buon affare ad affidarsi alla Malpensa. Lamentate se ne sentono ancora tante. «Sul fatto che sia un bel aeroporto non discuto» spiega un ragazzo che ritorna dal Marocco. Però all'andata, quando sono arrivato a Marrakech passando per Casablanca, ho aspettato due giorni prima di riavere le mie valigie. Si sono scusati, ma ho dovuto comprare dei vestiti. Per il resto, anche se quattro nastri per tutti gli arrivi mi sembrano insufficienti, le cose hanno funzionato discretamente. Il «check in» è veloce e anche il treno di collegamento con la stazione di Cadorna a Milano è abbastanza rapido. In 50 minuti si arriva in centro. È comodo».

Le cifre, al di là di quello che diranno gli ispettori, cominciano a dare ragione alla Malpensa. Nel mese più critico, che era quello scorso, sono passati due milioni di viaggiatori. Un aumento del 26% rispetto al 1998. Il record, l'ultimo lunedì d'agosto, quando i voli sono stati 982. Anche la puntualità dei voli e quella sui tempi di consegna dei bagagli è nettamente migliorata. Rispetto ad aprile (28%) la puntualità dei voli è passata al 60%. Oltre la metà dei voli, quindi, parte in orario. Sulla lentezza a riconsegnare i bagagli, i dati della Sea sono più ottimistici. Ventun minuti di attesa per i primi bagagli scaricati, 27 per gli ultimi. Al di là della propaganda, qualcosa si muove. Se si pensa alla fantozziana partenza di un anno fa, il bicchiere della Malpensa è mezzo pieno. Altrimenti, come è giusto pretendere da un servizio così importante, si nota il bicchiere mezzo vuoto. Siamo cambiati anche in questo: miracoli all'italiana non ne facciamo più.

l'Unità

Un quotidiano utile di Politica, Economia e Cultura

ABBONARSI ...È COMODO

Perché ogni giorno ti sarà consegnato il giornale a domicilio e se vorrai anche in vacanza.

...È FACILE

Perché basta telefonare al numero verde **167.254188** o spedire la scheda di adesione pubblicata tutti i giorni sul giornale.

...È CONVIENE

ABBONAMENTO ANNUALE

7 numeri	510.000	(Euro 263,4)
6 numeri	460.000	(Euro 237,6)
5 numeri	410.000	(Euro 211,7)
1 numero	85.000	(Euro 43,9)

ABBONAMENTO SEMESTRALE

7 numeri	280.000	(Euro 144,6)
6 numeri	260.000	(Euro 134,3)
5 numeri	240.000	(Euro 123,9)
1 numero	45.000	(Euro 23,2)

