

Alitalia dimezza Malpensa: tagliati 180 voli

La compagnia: così riduciamo le perdite
Il 20 febbraio il giudizio del Tar sul ricorso

di Roberto Rossi / Roma

SOPRAVVIVERE Nessuna moratoria su Malpensa. Alitalia non sopravviverebbe. D'altronde lo scalo di Varese comporta una perdita di 200 milioni l'anno che «il gruppo non può più permettersi».

Per questo, come ha spiegato ieri Giancarlo Schisano, direttore

della divisione passeggeri della compagnia di bandiera, «cominceremo a sforbiare» voli. Secondo la nuova programmazione estiva, presentata ieri a Roma, saranno 180 quelli tagliati (erano 350). Un numero consistente ma che per Schisano non intacca le potenzialità dell'aeroporto, visto che la maggior parte sono voli di "feederaggio" (quelli che alimentano l'hub per le connessioni con voli intercontinentali), né pregiudica la presenza di Alitalia nell'area di Milano, che invece «sarà rafforzata» grazie a una maggior frequenza di voli da Li-

nate. «Quella di Alitalia non è una scelta contro il nord» ha spiegato Schisano. Anzi «il nord sarà d'ora in poi collegato meglio alla rete internazionale». Malpensa non ha un rilevante mercato naturale e «finché ci siamo fatti carico delle perdite siamo rimasti» ma ora la compagnia non se lo può più permettere. «Malpensa ha concluso Schisano - non è un problema di Alitalia».

Di parere contrario, invece, la Sea, la società di gestione dell'aer-

Tagliate le rotte internazionali a Milano a favore di Fiumicino. Lo scalo milanese declassato a low cost

eroporto, che ieri ha depositato, presso la cancelleria del tribunale di Busto Arsizio (Varese) una causa per danni di 1,2 miliardi. «Non abbiamo ancora ricevuto le carte ma abbiamo fatto i nostri calcoli - ha detto Maurizio Prato, presidente di Alitalia - Non staremo certo a guardare».

A partire dalla stagione estiva, che comincia il 31 marzo prossimo, quindi, ci sarà sempre meno Malpensa nei piani di Alitalia. Lo scalo, che nel 2010 non causerà più perdite al gruppo, sarà collegato con nove destinazioni domestiche, 26 internazionali e tre intercontinentali (New York, San Paolo e Tokyo) a cui si aggiungono 23 della controllata low cost Volareweb. I tagli coinvolgono tre destinazioni italiane (Rimini, Olbia, Perugia), sette internazionali (Zagabria, Sarajevo, Skopje, Minsk, Lione, Copenaghen e Stoccolma) e quattro intercontinentali (Dakar, Shanghai, Mumbai e Delhi). Quest'ultima causavano all'azienda oltre 50 milioni di perdite l'anno.

La nuova programmazione 2008, invece, con Fiumicino come unico hub di riferimento (sullo scalo romano saranno spulpati 12 voli intercontinentali), prevede 83 destinazioni (24 dome-



Maurizio Prato, presidente dell'Alitalia. Foto Ansa

stiche, 45 internazionali e 14 intercontinentali) per un totale di 134 rotte e 2.294 frequenze settimanali. Con il taglio del feederaggio su Malpensa, anche la flotta si assottiglierà a partire dalla restituzione dei dieci aerei turbo-prop Atr e regional jet Embraer. Dovrebbero, così, volare più pieni per Roma gli Md 80 e gli Airbus 320.

Schisano ha anche precisato che il nuovo network Alitalia sarà adottato indipendentemente da

Schisano: la nostra non è una scelta contro il Nord, ma Malpensa non è un problema di Alitalia

chi sarà il nuovo compratore. Air France ha una trattativa in esclusiva con il governo italiano, ma con la crisi anche AirOne potrebbe tornare in pista. Tra l'altro il 20 febbraio il Tar dovrebbe pronunciarsi sul ricorso presentato dalla compagnia di Carlo Tota (che domani dovrebbe presentare il suo piano agli imprenditori lombardi) proprio contro la decisione del vecchio esecutivo. Un'eventuale pronuncia da parte del Tar a favore di AirOne spianerebbe la strada alla cordata italiana (ancora in fase di definizione). Se il Tar invece dovesse propendere per il "no" al ricorso, tra le ipotesi che circolano, rientra anche quella di un'offerta di pubblico acquisto da parte della stessa AirOne. Intanto Prato ha annunciato che «fra il 15 e il 20 febbraio» inizieranno gli incontri tra Air France e sindacati.

ROTTE

E il gruppo torna a Los Angeles

Dal primo giugno prossimo sarà riaperta Roma-Los Angeles, storico volo che Alitalia aveva abbandonato qualche anno fa. Anche se per quest'anno non porterà utili visto che la commercializzazione parte soltanto ora, il pareggio è previsto fra 8-10 mesi. Los Angeles è la seconda città più visitata dagli italiani dopo New York. Oltre agli Usa, Alitalia studia il Sud America (presto un rafforzamento dei collegamenti con il Brasile), il Giappone e il Medio Oriente.

HANNO DETTO

Di Pietro



È inopportuno, anche se legittimo, che il governo ormai scaduto proceda alla vendita

Formigoni



Per la moratoria sono tutti d'accordo, c'è un concerto fantastico da Epifani a Montezemolo

Ponzellini



Se si tagliano i voli a Malpensa, noi di Impregilo spostiamo la sede da Sesto San Giovanni a Londra

Moratti e Chiamparino prendono il tram

Milano e Torino vogliono unire le aziende di trasporto urbano. Possibile l'ingresso in Borsa

di Laura Matteucci / Milano

PROGETTO Al momento sono stati fissati solo alcuni principi di massima. Ma lo studio procede, e già entro la fine dell'anno Atm e Gtt, le due aziende dei trasporti

municipali di Milano e Torino, potrebbero dare vita al progetto di integrazione di cui parlano ormai da alcuni mesi. E che rappresenta l'unica vera novità italiana in materia di trasporti pubblici almeno nell'ultimo decennio, ideata anche per contrastare il crescente interesse manifestato dai colossi europei. Un nuovo tassello nella costruzione di un mercato sempre più integrato del nord-ovest, quasi un imperativo strategico nell'area economica, quella tra

Piemonte e Lombardia, che da sola genera quasi il 30% del pil nazionale.

L'integrazione delle due società, come spiegano il sindaco di Milano, Letizia Moratti, quello di Torino, Sergio Chiamparino, il presidente di Atm, Elio Catania, e il suo omologo di Gtt, Giancarlo Guati, darebbe vita a una delle prime dieci aziende di trasporto locale europee e potrebbe portare a sinergie nell'ordine di «alcune centinaia» di milioni di euro, destinati al miglioramento del servizio.

Le sinergie riguarderebbero soprattutto l'ottimizzazione gestionale, la logistica, gli acquisti e gli investimenti. Non è esclusa anche la futura quotazione in Borsa. Ma è ancora presto per entrare nel merito dell'integrazione. Sul possibile assetto societario, ad

esempio, non si sbilancia nessuno. «Diamo il via allo studio del progetto - dice Moratti - un percorso che nasce dalle esigenze industriali delle due aziende. Forme, modalità e tempi dell'integrazione sono da decidere». «Ci sono tutte le condizioni per dare un mandato ampio alle aziende - aggiunge Chiamparino - queste studieranno l'accordo e verrà portato in giunta. Prima valuteremo il progetto industriale, poi faremo eventuali scelte politiche».

«I trasporti urbani - riprende Mo-

Un grande progetto che avvicina le due città industriali del Nord: sarebbe la prima azienda del settore

ratti - rappresentano la sfida futura per la mobilità sul territorio, con misure che hanno un impatto anche sulla riduzione dell'inquinamento. L'operazione tra Atm e Gtt potrà rendere le aziende più competitive in un mercato molto frammentato, con possibili future aggregazioni».

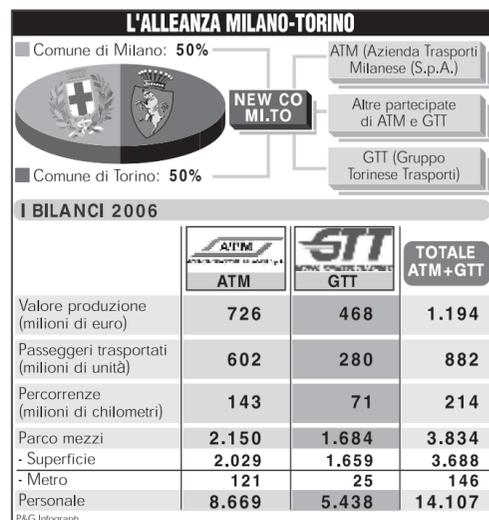
I trasporti pubblici locali vedono la presenza di 1200 operatori in Italia, di cui 138 in Lombardia e 63 in Piemonte, due regioni in cui il movimento è di 1 miliardo di passeggeri all'anno (il 21% del totale italiano). All'estero, il mercato è molto più omogeneo: in Francia i primi cinque operatori hanno l'82% del mercato, in Italia il 25%.

L'aggregazione vedrebbe nascere la prima azienda del settore, sommando i 726 milioni di fatturato Atm ai 468 di Gtt (bilancio 2006), per un totale di 1,194 miliardi, contro gli 820 milioni di Roma,

posizionando la nuova società al nono posto in Europa. I dati aggregati mostrano 882 milioni di passeggeri trasportati, 214 milioni di chilometri percorsi, 3.834 mezzi, 14.100 dipendenti.

«Qualsiasi iniziativa atta a recuperare risorse va perseguita - spiega Catania - Atm ha presentato un piano di investimenti di 900 milioni in 3 anni, ma non bastano, dobbiamo accelerare i tempi. C'è l'opportunità di portare a casa nuovi investimenti, traducibili in nuovi mezzi e migliore qualità del servizio».

È chiaro che i due azionisti hanno peso e caratteristiche diverse, ma secondo Chiamparino è possibile trovare un equilibrio per cui «i due soci abbiano un giusto peso nelle decisioni importanti, vengano salvaguardati i marchi e le due aziende siano sovrane nella gestione dei servizi nella propria città».



Chiamparino ricorda anche che il Torino-Milano è uno degli assi che sviluppa la più alta domanda di trasporto a livello europeo e sottolinea come «sia ineludibile iniettare più qualità e competitio-

ne» nel trasporto pubblico locale. L'auspicio di tutti è che il progetto proceda «qualunque governo ci sia», con la rassicurazione per i dipendenti a non avere «alcuna preoccupazione».



Il segretario del Pd Walter Veltroni al Bie di Milano. Foto Ansa

/ Milano

Dopo due giorni di Forum internazionale, ricca vacanza premio e giornate di lavoro per duecento delegati di novantaquattro paesi, Milano sembra tornare favorita

nella competizione con Smirne per ottenere l'Esposizione universale del 2015. «Di fronte alle grandi sfide - ha detto con entusiasmo Jean Pierre Lafon, presidente del Bureau international des expositions-Bie, l'organizzazione inter-

Veltroni: «Chiunque vinca le elezioni, tutti insieme per l'Expo»

Il sindaco di Roma e leader del Pd, al Forum internazionale di Milano, sostiene il valore bipartisan della candidatura

nazionale che il 31 marzo deciderà la sede dell'esposizione universale - l'Italia cerca sempre di superare se stessa. E in vista dell'assegnazione dell'Expo 2015 la squadra azzurra ha fatto un lavoro fantastico». A questo punto della candidatura l'unico problema dell'Italia, ha esemplificato il sottosegretario agli Esteri Vittorio Craxi, è quello tipico «della squadra che arriva in finale molto favorita e che rischia di scivolare su una buccia di banana o su un autogol. Io però questo rischio non lo vedo». Di autogol, per ora, non ce ne sono stati. Semmai, almeno sul fronte della sicurezza interna, è forse la concorrenza turca ad aver qualche preoccupazione in più rispetto agli esordi.

Finora né la crisi di governo né la vicenda Alitalia hanno incrinato il fronte bipartisan che, sin dal principio, ha caratterizzato la candidatura milanese. Rassicurazioni sono arrivate anche ieri. Ha iniziato il vicepresidente di Forza Italia,

Giulio Tremonti, presente al posto di Silvio Berlusconi, lontano per i funerali della madre Rosa. Ma le ha ripetute anche il segretario del Partito Democratico, Walter Veltroni: «Quale che sia l'esito delle elezioni, quale che sia il governo - ha detto - il sostegno per Milano sarà pieno perché Milano è l'Italia e come tale tutte le forze politiche sono impegnate a sostenere la candidatura».

Veltroni ha ricordato l'importanza di Milano «città europea con una straordinaria tradizione culturale e sociale». Dopo aver annunciato che la sua duplice veste di sindaco e di leader del Pd conviverebbe ancora per pochi giorni, ha ag-

giunto: «La mia città nell'iconografia non sembra particolarmente legata a Milano. Però in questi anni abbiamo dimostrato che le due città sono gemelle e che lavorano in modo solidale perché siamo italiani».

Francesco Rutelli, vicepresidente del consiglio, si è spinto, politicamente, più in là, azzardando che l'Expo potrebbe essere addirittura la prova generale per un governo di larghe intese: «Chissà se in futuro ci sarà una grande coalizione. Per ora la grande coalizione è già presente qui». Anche il sindaco di Torino, Sergio Chiamparino, inizialmente uno dei pochi avversari interni di Milano perché voleva

portare l'Expo sotto la Mole, oggi si detto «interessato e disponibile a stare in questa squadra con Milano per portare la nostra esperienza di città industriale che ha saputo organizzare le Olimpiadi invernali del 2006 e il salone del gusto, Terra Madre». Per il progetto l'Italia ha stanziato 4,1 miliardi di euro direttamente legati all'Expo per infrastrutture, ricettività, eventi e tecnologia. Altri dieci miliardi di euro saranno poi destinati alle infrastrutture del territorio. Uno dei punti di forza del progetto milanese è il tema scelto: «Nutrire il Pianeta, energia per la vita». Come hanno riconosciuto, alla unanimità, i relatori.