



L'interno della torre di controllo dell'aeroporto di Linate Foto Ansa

Sul futuro di Linate anche l'ombra degli immobilizzatori

La possibile chiusura dello scalo scatena gli appetiti per un'area che sarà servita dal metrò

di Luigina Venturini / Milano

SCENARI «Nella cordata Alitalia ci sono troppi immobilizzatori per non insospettirsi, l'area di Linate rappresenterebbe un affare colossale se riconvertita ad uso residenziale e terziario». A pensare male si fa peccato ma spesso s'indovina, disse una volta

Andreotti, consegnando ai posteri un'utile chiave di lettura della politica italiana.

Torna buona anche oggi per leggere tra le righe del nuovo piano di salvataggio della compagnia di bandiera, quello che prevede il sostanziale addio allo scalo milanese con il trasferimento a Malpensa di tutti i voli Alitalia e AirOne. A pensar male è Nino Cortorillo, segretario generale della Filc Cgil Lombardia: «La chiusura di Linate è coerente con l'accordo siglato pochi mesi fa tra la Sea, che gestisce i due scali milanesi, e Lufthansa, che nel 2009 porterà a Malpensa sei aerei della sua controllata Air Dolomiti per farne entro il 2014

un hub centrale del suo sistema di alleanze. Ma anche con la composizione della cordata». Spiega il sindacalista: «Gli investitori, tra i quali spicca il nome di Ligresti, partecipano all'operazione per avere un ritorno economico. Probabilmente non arriverà da Alitalia, ma dall'area dell'aeroporto cittadino e dalle opere dell'Expo». Così si scioglie anche il rebus della metropolitana che per il 2015 arriverà a Linate: perché costruirla se il destino dello scalo è segnato? I piani di sviluppo urbano guardano ben oltre l'appuntamento fieristico. Nel frattempo si prepara il terreno per Lufthansa, che non vuole concorrenza per Malpensa: «Ma lo scalo varesino - conclude Cortorillo - non potrà farsi carico dei 10 milioni di passeggeri di Linate senza compromettere ogni possibilità d'espansione». L'ipotesi non piace nemmeno al presidente della Provincia di

Milano, Filippo Penati, che ieri ha inviato un telegramma al presidente del Consiglio Berlusconi per chiedere la convocazione urgente di un tavolo con le istituzioni locali sul sistema aeroportuale milanese: «È una presa in giro per gli elettori del Nord. Non si parla più di liberalizzazione dei diritti di volo e si preannuncia una nuova compagnia aerea di dimensioni modeste ma forte di due monopoli: quello della tratta più ricca d'Europa, la Roma-Milano, e quello dei voli internazionali dall'Italia non liberalizzati». Le somme tirate da Penati sono sconcertanti: «E Pantalone pagherà due volte, da contribuente nel risanare i debiti della bad company e da consumatore nell'acquistare biglietti aerei più cari della media europea». Sugli stessi toni anche il segretario del Pd milanese, Ezio Casati: «Saranno i cittadini a pagare il monopolio preannunciato dal-

Penati: «Una truffa per gli elettori del Nord» Cortorillo (Cgil): «Rischia lo sviluppo del sistema aeroportuale lombardo»

la fusione di Alitalia con AirOne. L'aeroporto di Linate è una risorsa importante che non può essere sacrificata». Nel centrodestra, invece, è scattata la consegna del silenzio. Dopo il fuoco e fiamme minacciate per il ridimensionamento di Malpensa, il presidente della Lombardia Roberto Formigoni preferisce tacere sulle «illazioni» su Linate per salutare la nascita di Compagnia Aerea Italiana come «l'inizio di un nuovo cammino per Alitalia». Si sbilancia solo la Lega Nord, compagna di barricate del governatore lombardo a difesa dello scalo varesino: «Linate non chiuderà mai, è troppo comodo per la città. Il vuoto di Alitalia, nel rispetto dei principi di libero mercato, sarà riempito da qualcun altro» sentenza Marco Reguzzoni, capogruppo del Carroccio alla Camera. «Evidentemente avevamo ragione noi della Lega, quando dicevamo che chiudere Malpensa era insensato». Logica ineccepibile, con buona pace dell'aeroporto uscito perdente dalla sfida per la sopravvivenza.

L'INTERVISTA OLIVIERO BACCELLI Il direttore del Master in Economia dei trasporti della Bocconi: così non si può reggere la concorrenza internazionale

«Il piano Fenice nasce fragile, servono alleanze»

di Giancarlo Marini / Milano

«Guardi, questo sicuramente non lo si può definire un piano di sviluppo. Non rappresenta nessun passo in avanti per Alitalia nello scacchiere internazionale dei voli che si va sempre più scomponendo e rafforzando. Da quello che si legge nasce una compagnia fragile che non può certo reggere a lungo la concorrenza internazionale». Oliviero Baccelli è il direttore del Master in economia dei trasporti della Università Bocconi di Milano, una voce fuori dal coro delle polemiche roventi che hanno segnato e stanno segnando le vicende di Alitalia e di Fenice il suo piano di salvataggio arrivato in extremis. Un tecnico che però sa guardare con gli occhi «politici» dell'economista.



Una compagnia troppo piccola per uscire dai nostri confini?

«Alitalia da sola oggi occupa il 24esimo posto al mondo ed è appesantita da due anni di bilanci spaventosi, come nessuna altra compagnia al mondo. AirOne è al 160esimo. Non ne può certo uscire un colosso, in un contesto dominato da soggetti sempre più forti. Provi solo a pensare che gli australiani di Qantas, che sono decimi al mondo, stanno cercando alleati perché si sono resi conto che da soli non ce la possono fare. Senza dimenticare che tra un po' si affacceranno sul mercato anche le compagnie medio-orientali che per ora sono state un po' defilate ma che possono mettere sul piatto risorse economiche enormi».

Un'alleanza che funziona poco quella con AirOne quindi.

«No, non sarei così drastico. Alitalia da sola non era competitiva su nes-

uno dei quattro segmenti fondamentali del mercato: i voli intercontinentali, quelli entro la Ue, quelli domestici, e i cargo. Con AirOne almeno riesce ad acquistare un punto di forza per quanto riguarda i voli nazionali. E in un settore, quello del business, che risente meno della stagionalità, è più facilmente pianificabile e quindi ha margini di guadagno interessanti».

E per gli altri...

Qui la battaglia è davvero durissima. Tutto il mercato dei voli Ue è ormai saldamente in mano ai low cost, quelli intercontinentali sono vincolati a macroalleanze e accordi bilaterali che tengono Alitalia in una posizione marginale, ma che lascia qualche spiraglio. Resta il cargo su cui investire: un settore importante, anche se molto difficile, perché il Nord Italia è un presidio produttivo centrale per il traffico merci. Qui vedo dei margini interessanti, da sviluppare ma sui quali bisogna lavorare molto».

Una nuova compagnia debole per stare sui mercati, destinata quindi a essere acquisita. Magari a breve

«Io non credo tanto ai cavalieri bianchi che arrivano in salvataggio ai bisognosi. Meno che meno in un settore come questo dai costi che sono lievitati all'impossibile. Ormai nessuna compagnia guarda più a conquistare quote di mercato soltanto, le vuole anche redditizie. E Alitalia...»

Ma AirFrance le riteneva tali.

«Le riteneva, ha detto bene. Quando se ne è parlato il petrolio non era ancora salito così tanto, i costi erano altri. Non so se su quelle basi, qualche tempo dopo, si sarebbe davvero chiusa la trattativa».

Certo ci si sono messi di mezzo anche velleità nazionalistiche...

«Sicuramente. Ma non erano i soli. Gli argentini hanno voluto riprendersi la loro compagnia, gli austriaci l'hanno privatizzata ma mettendo dei paletti molto robusti. Io sono profon-

damente europeista e mi è sembrata una posizione fragile. Legittima, ma fragile».

Una compagnia malmessa in un sistema aeroportuale gigantista con sette aeroporti con ambizioni internazionali in 600 chilometri.

«È il nostro campanilismo, legato alla scarsa lungimiranza di chi pensava fosse più economico creare l'aeroporto sotto casa invece di sviluppare una forte rete di connessioni con un unico hub di richiamo davvero internazionale. Una scelta che adesso si paga».

Il piano Alitalia ha scelto Malpensa e affossato Linate.

«Attenzione. Stiamo parlando di una cosa che, quando se ne è parlato anni fa, ha richiesto 5 decreti governativi e visto in campo decine di avvocati con ricorso in tribunali in Italia e in Europa. Oltre a lobby di ogni tipo che si sono messe di traverso. Se stavolta ci si riesce allora si che si può parlare di un miracolo».

Ottomila metri di terrore sul Ryanair per Barcellona

Una picchiata di cinque minuti senza controllo, poi l'atterraggio d'emergenza a Limoges. Problemi anche per Air Dolomiti

di Marika Dell'Acqua

Passi eliminare l'acqua minerale o gli snack a bordo, ma il sospetto che le compagnie low cost taglino anche sulla manutenzione è un tarlo che non dà pace. L'ultimo atterraggio d'emergenza è toccato alla Ryanair. Il Boeing 737 decollato da Bristol e diretto a Barcellona-Girona, ha subito un'improvvisa depressurizzazione in cabina ed è stato costretto a uno scalo a Limoges in Francia. Per le 174 persone a bordo, tra passeggeri e membri dell'equipaggio, sono stati momenti di panico quando l'aereo è caduto di 8mila metri nel giro di cin-

que minuti, provocando il ricovero di 26 persone per disturbi al naso, al petto e ai timpani. «Pensavo di morire - dice l'esploratore artico Ped Hadow - ho sentito una corrente di aria gelida, come se avessero aperto una porta, poi sono scese le maschere per l'ossigeno. Non hanno fatto nessun annuncio, perché non ci hanno rassicurato?». Ryanair ha poi fatto arrivare un secondo aeromobile che ha trasportato i passeggeri a destinazione, anche se alcuni hanno preferito il pullman. «L'aereo è atterrato per precauzione», ha spiegato la compagnia, intanto le autorità francesi e irlandesi hanno aperto un'inchie-

sta sull'incidente. Un incendio, invece, ha bloccato domenica scorsa sulla pista dell'aeroporto di Monaco di Baviera l'Atr 72 della Air Dolomiti diretto a Bologna. Il velivolo della controllata Lufthansa aveva appena lasciato il terminal quando ha cominciato a uscire

«Pensavo di morire una corrente gelida poi sono scese le maschere per l'ossigeno»

fumo dal carrello principale. L'incidente non ha avuto conseguenze gravi né sui 59 membri dell'equipaggio, né sui 59 passeggeri a bordo, soltanto uno di loro si è ferito una mano uscendo dal velivolo. Le immagini dell'incendio, riprese da un videomatore, mostrano la fuga dei passeggeri: alcuni scendono dalla scaletta posteriore, altri saltano direttamente dal portellone anteriore, poi intervengono i vigili del fuoco. Sulle cause sta lavorando l'autorità investigativa tedesca (Bfu), mentre all'inchiesta tecnica partecipa anche l'Agenzia italiana per la sicurezza del volo (Ansv). Piero Zecchini, responsabile comunicazio-

ne della Air Dolomiti, assicura che «le fiamme erano esterne alla macchina e difficilmente avrebbero potuto degenerare». Secondo Zecchini, la causa più probabile è da ricercare nel freno del carrello. «L'Atr era già in allineamento per decollare da Monaco quando la torre di controllo ha chiesto al comandante di liberare la pista perché c'era un altro aereo che stava atterrando». E sempre domenica uno Yak-40 della Saratov Airlines, con 29 persone a bordo, è stato costretto «per ragioni tecniche» ad un atterraggio di emergenza nello scalo di Saratov, sul Volga, dopo un'ora e diciotto minuti di volo.

FERROVIE

Al via il confronto sul macchinista unico

Macchinista unico, aumento di produttività e innovazione tecnologica. Sono questi i temi sul tavolo in programma tra Ferrovie e sindacati di categoria per martedì prossimo, 2 settembre. Il calendario prevede altri incontri già in settimana. Sulla trattativa, alla quale l'azienda ferroviaria sarà presente ai massimi livelli, peserà tuttavia la vicenda dei recenti licenziamenti (nove ferrovieri in tutto, compreso il macchinista Dante De Angelis), che i sindacati pongono come «pre-giudiziale» al tavolo del negoziato chiedendo il reintegro dei lavoratori.

Centrale il negoziato sul macchinista unico, tema sul quale punta Fs tanto da essere previsto anche nel piano industriale, sottolineando che in nessuna altra azienda ferroviaria in ambito europeo viene previsto il doppio macchinista alla guida del convoglio. L'eventuale passaggio al macchinista unico dovrebbe comportare un surplus di macchinisti, tra 5-6mila a regime su un totale di circa 14mila. Non si tratterebbe tuttavia di tagli, ha sottolineato a più riprese l'amministratore delegato Mauro Moretti: il personale in esubero verrebbe infatti gestito attraverso l'attivazione di pensionamenti e ricollocamenti.