

# Compagnia Aerea In ritardo

**Partenze difficili Intoppi nei servizi a terra a Fiumicino, problemi nell'integrazione con AirOne e con il personale, aerei vecchi. Risultato: scarsa puntualità e voli cancellati, in particolare tra Milano e Roma. Ma l'Alitalia promette: la soluzione è in vista.**

di ROBERTO SEGHETTI



«**P**er un mese, dal 27 febbraio al 28 marzo, abbiamo messo sotto esame la tratta Roma-Milano. A volte i voli cancellati sono stati 9 su 88. L'Alitalia dice che sul territorio nazionale le cancellazioni sono state meno del 2 per cento del totale. Ma qui, sulla tratta più importante per il Paese, si è superato anche il 10. E non va bene». Il sottosegretario alle Infrastrutture, Roberto Castelli, uno dei politici più rappresentativi della Lega, ci tiene a non sollevare polveroni sulla nuova Alitalia. «Ho voluto solo segnalare questo problema» spiega a *Panorama*. «Non sono pentito. Ho approvato il decreto che prevede per tre anni la protezione dall'Antitrust. Era ne-

cessario. Ma chi esercita quello che è diventato una specie di monopolio temporaneo ha una responsabilità in più: il servizio deve essere soddisfacente».

L'efficienza prima di tutto. Senza se, senza ma e, per una volta, senza troppe divisioni tra maggioranza e opposizione. Anche il presidente della Provincia di Milano, Filippo Penati, Pd, polemizza sul monopolio nella rotta Milano-Roma e >

## Problema Fiumicino

Nella tabella, il confronto fra il primo trimestre di quest'anno e del 2008 sui voli Alitalia all'aeroporto di Fiumicino: i ritardi sono cresciuti soprattutto in partenza.

	1° TRIMESTRE		MARZO	
	2008	2009	2008	2009
 Totale voli in arrivo	14.800	13.800	5.010	4.980
Totale voli in partenza	14.870	13.900	5.000	5.010
% ritardi >15' in arrivo	19,0%	22,0%	20,5%	24,0%
 % ritardi >15' in partenza	19,5%	44,0%	19,5%	49,6%
Recupero sui tempi di transito	-0,3%	-22,5%	1,0%	-25,5%



GILLES ROLLE/REA

## Intanto, a Malpensa, Lufthansa...

**UN NUOVO MILANO-NEW YORK GIÀ IN ESTATE?** Si fanno più insistenti le indiscrezioni sul prossimo avvio di voli intercontinentali da Malpensa della Lufthansa Italia, la divisione italiana del colosso tedesco decollata lo scorso 2 febbraio. Per guadagnare terreno nel nostro Paese, suo secondo mercato europeo dopo la Germania, e sfruttare i varchi lasciati aperti a Malpensa dall'Alitalia, la compagnia sarebbe pronta al grande salto già da quest'estate. Primo obiettivo: un nuovo volo tra Milano e New York.

C'è chi dà per certa la richiesta di un preventivo per i pasti di lungo raggio a una società di catering che opera a Malpensa. La voce è arrivata anche alla Atw, autorevole agenzia Usa di notizie aeronautiche, secondo la quale una «fonte vicina alla compagnia» ha riferito che la Lufthansa «progetta di basare ben due aerei Airbus 340-300 a Malpensa» proprio per «far partire le operazioni di lungo raggio».

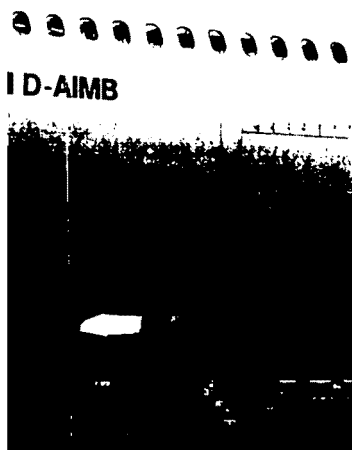
Sui blog di hostess e piloti si fa di più e si citano le prossime tappe del progetto della Lufthansa italiana: Boston, Miami, Toronto, Charlotte (l'aeroporto hub della Us Airways, alleata della Lufthansa), Los Angeles, Bangkok e Tokyo. Se per le mete americane non ci sarebbero impedimenti, per le altre la Lufthansa Italia dovrebbe possedere la licenza italiana: quel «Coa», come si dice in gergo, che, però, al momento non ha ancora richiesto. (Alessandra Gerli)

> racconta le disavventure vissute in aeroporto dal presidente della Regione Lombardia, Roberto Formigoni, del Pdl, e dal segretario del Pd, Dario Franceschini.

Non c'è più dubbio, insomma: i primi mesi di vita della nuova Alitalia, presa in carico dalla cordata di imprenditori privati guidati da Roberto Colaninno,



IMMAGINECONOMICA



Aerei Lufthansa e AirOne. In basso, Roberto Colaninno, presidente della Cai, e, a destra, Vito Riggio, a capo dell'Enac.

sono stati a dir poco travagliati, con ritardi, cancellazioni, intoppi. E se all'inizio ha prevalso l'indulgenza, ora tutti desiderano capire se le disavventure imposte ai viaggiatori siano state incidenti di percorso, il sintomo di un problema strutturale o qualcosa di diverso.

Tra il pubblico, per esempio, si è dif-

fuso il sospetto che molti voli siano stati accorpati per riempire meglio gli aerei. L'ipotesi, smentita da Rocco Sabelli, amministratore delegato della nuova Alitalia, non ha trovato riscontro nei primi rapporti della Guardia di finanza all'Antitrust: finora le cancellazioni avrebbero avuto, secondo la Gdf, un andamento «random», non sistematico. Ma il problema non cambia: dove sta l'efficienza promessa dai privati?

I dati sono significativi. Secondo la compagnia, in questi mesi sarebbero stati cancellati tra l'1 e il 2 per cento di tutti i voli previsti. Dal 2 all'8 feb-

braio il tasso di regolarità sarebbe sceso al 96,2 per cento a causa del maltempo. Quanto alla tratta Roma-Milano, le cancellazioni sarebbero dipese, secondo l'Alitalia, anche dalla necessità di non accavallare a causa dei ritardi partenze fissate a distanza di 15-20 minuti l'una dall'altra.

I ritardi, in effetti, sono stati da allarme rosso. Nel primo trimestre del 2009 quelli oltre i 15 minuti negli arrivi all'aeroporto di Fiumicino, che è diventato lo scalo madre della compagnia, sono stati pari al 22 per cento dei voli, contro il 19 del primo trimestre 2008. Nelle partenze da Fiumicino i ritardi oltre i 15 minuti hanno riguardato il 44 per cento dei voli contro il 19,5 dei primi mesi 2008. E con aprile la puntualità media totale della compagnia si è assestata al 70,8 per cento.

Alcune associazioni di consumatori,

come il Codacons, stanno preparando una richiesta di risarcimento. Altre stanno per ricorrere contro il monopolio sulla rotta Milano-Roma.

Che cosa non ha funzionato? E, soprattutto: ci sono prospettive migliori? I guai sono nati da alcuni nodi venuti tutti insieme al pettine. Il primo riguarda l'efficienza dei servizi di terra, gestiti dalla nuova Alitalia a Fiumicino. Vito Riggio, presidente dell'Enac, l'Ente nazionale per l'aviazione civile, di fronte all'accumularsi delle notizie, e in vista della relazione che dovrà presentare sul settore aereo giovedì 14 maggio alle Camere, ha avviato un confronto tecnico con la compagnia. Ma su questo punto ha già le idee chiare: «Se grosso modo un volo su quattro è in ritardo, c'è qualcosa che non va. E il problema riguarda Fiumicino». Spiega Riggio: «Se i primi aerei da Fiumicino partono in orario e poi, quando ritornano sullo scalo romano, c'è un ritardo sulle partenze, questo vuol dire che non sono efficienti il normale avvicendamento, le pulizie, lo scarico dei bagagli, i rifornimenti, il catering, insomma ciò che serve per far ripartire un aereo».

Dice Riggio a *Panorama*: «Le compagnie low cost ci mettono al massimo 35 minuti, l'Alitalia tra i 40 e i 50. Non va bene. La puntualità delle low cost è del 98 per cento. E allora, siccome siamo il paese più aperto, tranne che sulla tratta Milano-Fiumicino, questo è un problema: l'Alitalia deve poter reggere la concorrenza».

L'efficienza dei servizi di terra a Fiumicino è dunque il primo punto. In Alitalia lo sanno, la compagnia ha avvia- >



AUGUSTO CASASOLI A3 / CONTRASTO

## E KOREAN AIR S'INVENTA LA SUITE VOLANTE

Mentre la nuova Alitalia combatte per superare i problemi di un avvio complesso, mentre si dibatte sulle conseguenze della crisi economica sul trasporto aereo, c'è chi già guarda avanti e investe per farsi trovare pronto quando l'economia globale ripartirà. È il caso della Korean Air, che ha appena annunciato un investimento di 200 milioni di dollari per aumentare il comfort dei passeggeri. Per quelli della prima classe verranno allestite vere e proprie suite (Kosmo suites) in legno, con la possibilità di trasformare il sedile in un letto. Ogni suite avrà a disposizione, fra l'altro, un televisore da 23 pollici. Veri letti (come nelle prime classi di molti vettori) anche per i passeggeri di business (Prestige sleeper), mentre in economy i sedili saranno più ampi e gli schermi più grandi per godere maggiormente dell'intrattenimento a bordo. L'obiettivo dichiarato della compagnia (oggi una delle prime 20 al mondo) è di entrare nel giro di pochissimi anni fra le prime 10.

PANORAMA 14/5/2009

## CONTROCAMPO

## Perché votare sì al referendum del 21 giugno

Gianni  
BAGET BOZZO

Secondo il sondaggio dell'Ipsos Pa pubblicato sul Sole 24 Ore, Pdl e Lega superano nel consenso il Pd tra gli operai esecutivi, i disoccupati, le casalinghe e i pensionati. Ciò vuol dire che la parte meno ricca del Paese non guarda più per la sua tutela a sinistra. Invece tra gli intellettuali l'Italia dei valori sale al 15 per cento, il Pd cala al 28. Il partito della sinistra storica postcomunista ed ex democristiana perde il supporto delle classi che lo avevano appoggiato sinora e anche quello del partito intellettuale che guarda ad Antonio Di Pietro.

È avvenuto un cambiamento nella cultura politica che va oltre gli aspetti meramente elettorali, indica un cambiamento dei valori di riferimento. Significa che la condizione sociale non è più il riferimento esclusivo della scelta politica, che si guarda a un valore d'insieme. Al sistema paese, all'Italia, perché i soggetti dell'economia divengono sempre più i governi e gli stati. E la crisi del sistema ha fortemente accentuato questa tendenza che era già in atto prima che la crisi prendesse forma. La classe non è più una identità collettiva, ognuno pensa alla sua condizione e al sistema in cui essa è coinvolta. E in un paese in cui l'economia è costituita dalle piccole e medie imprese, il lavoro dipendente si lega a quello dell'impresa di cui fa parte. Così va il mondo, lo si è visto in America, dove i sindacati hanno accettato forti ridu-

zioni dell'occupazione per garantire la tenuta del sistema dell'auto. Lo si vede in Germania, dove la cultura cristiano-sociale ha imposto la presenza del lavoro nei consigli di amministrazione delle aziende e sono i sindacati a decidere sul destino della Lufthansa e della Opel.

Non è finito solo il comunismo, ma anche il marxismo che ha tanto influenzato la cultura europea. Anche nella cultura cattolica segnata dalla teologia della liberazione. Ora il partito intellettuale diventa giustizialista. Vi è quindi più del carisma personale di Silvio Berlusconi e di Umberto Bossi, vi è un cambiamento nella cultura della società e della politica.

Il Pd deve pensare al suo futuro e capire che suona la campana della storia, della sua storia. Lo si vede nel dibattito interno che cede dinanzi all'unità della competizione elettorale, ma che rimane vivo e al tempo stesso incerto, perché è la stessa cultura che ha unito i postcomunisti agli ex democristiani di sinistra a essere giunta al punto terminale.

Questo è un motivo per dire sì al referendum sulla legge elettorale del 21 giugno, per ottenere quel supporto elettorale che non è consentito dall'attuale condizione politica.

Il governo Berlusconi indica un nuovo inizio della politica italiana, e non è il frutto di una seduzione o di un miraggio ([bagetbozzo@ragionpolitica.it](mailto:bagetbozzo@ragionpolitica.it)).

> to la rinegoziazione dei contratti di handling. E ha messo nel conto malumori, proteste, ripercussioni. Ma spera di superare l'ostacolo man mano che si andrà a regime.

Il secondo nodo riguarda l'integrazione fra Alitalia e Air One. Dice ancora Riggio: «Hanno fatto l'integrazione degli aeromobili, ma non degli equipaggi. Così l'equipaggio deve essere tutto Alitalia o tutto Air One. Con la conseguenza di ritardi e anche di qualche cancellazione». I problemi riguardano l'abilitazione all'uso delle diverse macchine, la formazione, l'uniformità di trattamento.

La vetustà degli aerei è il terzo punto caldo: ogni mese entrano in funzione due nuove macchine, ma intanto vola una flotta che ha i suoi anni.

L'Alitalia sta inoltre procedendo all'armamento delle diverse basi in Italia: Torino, Napoli, Catania e Venezia, oltre Roma e Milano. Il progetto sulla carta era chiaro. Il trasferimento dei tecnici,



PAOLO TREVISI / CONTRASTO

degli assistenti di volo e dei piloti ciascuno sulla propria base in prospettiva deve produrre un calo dei costi e una migliore efficienza. Ma intanto ci sono le resistenze, come indica il racconto di Sabelli: «Il 29 marzo abbiamo trasferito una cinquantina di manutentori da Roma nelle quattro sedi. Una parte non voleva il trasferimento, alcuni si erano messi in malattia, generando una solidarie-

tà che ci ha messo in difficoltà». Infine, i prezzi. Secondo il sito Volaregratis l'Alitalia pratica rincari pesanti nelle tratte dove non ha concorrenti, come quella per Lameria Terme. La compagnia ha risposto indirettamente presentando all'Enac un dato generale: il prezzo medio dei biglietti è calato del 10 per cento rispetto al 2008.

Insomma, i problemi sono numerosi e si mischiano a timidi progressi. Oltre il 65 per cento dei posti oggi è occupato. Non solo, l'Alitalia affronta la crisi dell'economia con la ristrutturazione già fatta e un basso prezzo dei carburanti, mentre le altre compagnie vedono crollare i ricavi e devono tagliare posti di lavoro. Colaninno e Sabelli ostentano dunque ottimismo. Ma la verità è che quattro mesi non bastano per avere un responso. Bisognerà aspettare almeno giugno, luglio e agosto per cominciare a capire davvero le chance della nuova compagnia. ●

Roberto Castelli: «Sulla tratta Milano-Roma cancellazioni anche sopra il 10 per cento».