

➔ CITTÀ

Aeroporti: no a nuovi modelli «tra serve un sistema unico»

ti (Sacbo): mettere in rete Malpensa, Linate, Orio, Brescia e Verona lano, esperti a confronto: valorizzare le specificità di ogni singolo scalo

N BREVE

tidisce clienti al bar: in manette

stidivano i clienti del bar Code sul Sentierone e i gestori hanno chiamato la Volante. Erano le 17 menica, gli agenti hanno identificato i due mole-ri, una donna di 47 anni e un uomo di 31, entrambi. Lui non aveva osservato il decreto di espul-e e così è finito in manette. Ieri è stato processato.

ulti studenti al Mascheroni

i, al liceo Mascheroni, dalle 9, assemblea plena-egli studenti rappresentanti nella Consulta pro-iale studentesca e in Consiglio di istituto delle le superiori bergamasche. Luigi Roffia, dirigen-ell'Ufficio scolastico provinciale, e gli assesso-anilo Minuti (per il Comune) ed Enrico Zucchi la Provincia) intervengono su «Cittadinanza ra e protagonismo dei ragazzi».

a Grata, Messa in gregoriano

iani alle 16,30, nella chiesa del monastero di a Grata, verrà celebrata una Messa in canto gre-ano per la solennità di Santa Scolastica, sorel-San Benedetto Abate.

mercio equosolidale si racconta

ra alle 21, nella Bottega del mondo di via Zam-ite, Tomy Vadakkancheril, direttore di «Ele-ls», società per la commercializzazione di pro-equosolidali, incontrerà i consumatori. Or-za la cooperativa Amandla.

azione della Sinistra, assemblea

ra alle 20,45, al Circolo Minardi di Borgo San-terina, si terrà l'assemblea provinciale della razione della sinistra. Portavoce provinciale è nominato Ezio Locatelli; nell'esecutivo Sergio toni, Alberto Scanzi e Maurizio Colleoni.

dall'inviato
Dino Nikpalj

MILANO «Non c'è un nuovo modello da costruire, ma una collaborazione da mettere finalmente in atto, che veda il sistema milanese di Malpensa e Linate in rete con lo scalo di Bergamo e il sistema degli aeroporti del Garda». Leggi i litigiosi vicini di casa di Brescia e Verona. Mario Ratti, presidente della Sacbo - società che gestisce l'aeroporto di Orio al Serio - sceglie la platea della Mobility conference di Milano per (ri)lanciare un appello



Mario Ratti

alla collaborazione tra scali all'insegna della specificità di ognuno.

«Il territorio lombardo, unitamente a realtà limitrofe pressoché omogenee, necessita di un sistema aeroportuale coerente con le impostazioni e vocazioni che hanno fin qui contraddistinto lo sviluppo dei singoli scali» rileva: «Pertanto siamo chiamati a valorizzare le infrastrutture, ragionando in termini di specificità e accantonando qualsiasi logica campanilistica. Prova ne è l'ottima collaborazione in atto tra Sea e Sacbo, maturata in ambito di partecipazione azionaria ma non solo, a dimostrazione della volontà di perseguire il confronto leale basato su intesa e sviluppo».

Concetti che vedono d'accordo Giuseppe Bonomi, presidente della Sea: «Siamo chiari, sbaglia chi dice che Milano e Bergamo si fanno concorrenza: dobbiamo lavorare per la costruzione di una piattaforma industriale unica, guar-

dando con interesse alle realtà di Verona e Montichiari, valorizzando le specificità di ogni scalo». Smettendo anche di lavorare secondo vecchi schemi: «Sta cambiando in modo radicale la tipologia del mercato: la penetrazione dei low cost è inarrestabile».

Lo sa benissimo Orio che sulla partnership con Ryanair ha costruito la sua escalation, e lo sa bene anche Malpensa che dopo il dehubbing di Alitalia ha dovuto inventarsi un modello di compresenza tra vettori tradizionali e

low cost, nello specifico Easyjet. E a sentire Bonomi deve essere funzionato bene, visto che «la gestione futura degli scali non potrà prescindere dall'integrazione di un network di differenti vettori».

D'accordo Ratti: «L'affermazione dei low cost non costituisce impedimento allo sviluppo del traffico da parte delle compagnie aeree con profilo tradizionale». Né una sfida a chicchessia: «Il movimento di passeggeri sviluppatosi ad

Orio è da considerarsi traffico aggiuntivo che si aggiunge a quello di Malpensa e Linate».

Un'ottica di sistema, quindi, fermo restando che se il trend incrociato ascende-discesa Orio-Linate si confermerà nel 2010, lo scalo nostrano diventerà il terzo del Pae-

se. E fermo restando che per far tornare Malpensa un hub servirà tempo e l'esito è del tutto imprevedibile. Una certezza ce l'ha Roberto Zucchetti, coordinatore area economia e politica dei trasporti Certet della Bocconi: «Se ci sarà questa possibilità avverrà con un vettore extraeuropeo, perché quelli del nostro continente sono già tutti accasati».

Un altro punto fermo lo mette il direttore del Certet, Lanfranco Senn: «In Lombardia serve cooperazione e una strategia congiunta, perché c'è spazio per una pluralità d'accessi e possibilità di crescita per tutti. Ma servono strategie positive e non veti».

Quello che per il momento non pare ancora accadere ad Est: lunedì prossimo è atteso il parere del Consiglio di Stato sulla concessione a Verona per la gestione dello scalo di Montichiari. I ricorrenti (i bresciani di Abem) non sembrano per nulla intenzionati

a ritirare il ricorso dopo essersi aggiudicati il primo punto al Tar. Se gli scenari non cambiano da qui ad una settimana, lo spauracchio della gara europea si fa sempre più a portata di mano. E sarebbe un peccato, conclude Ratti: «Il sistema lombardo non può permettersi di scendere nella sterile attesa

«In Lombardia c'è possibilità di crescita per tutti, ma sono necessarie cooperazione e strategie positive, non veti»

mentre i numeri e le proiezioni analitiche indicano lo straordinario potenziale di crescita che maturerebbe attraverso l'alleanza strategica estesa a Est». Parere condiviso anche dall'assessore regionale Raffaele Cattaneo, con tanto di sguardo ad Ovest, fino a Torino.

Rapina a segno in un centro di abbronzatura



Troppi voli notturni, residenti in rivolta:

«Bocchiamo lo scalo»

**Denuncia dei comitati: oltre 70 decolli al giorno
Replica dall'aeroporto: «Noi attenti al territorio»**

Paola Abrate

Le antine allacciate, il rullo dei motori, la corsa lungo la pista, quel brivido allo staccarsi da terra dell'aereo nella fase del decollo preceduto da un gesto scaramantico. Ma mentre col naso premuto sul finestrino si ammira il paesaggio sottostante e la mente è rivolta alla meta vacanziera, ecco proprio in quell'istante di lontanità, sotto c'è quel rullo che nella migliore delle ipotesi sia maledicendo il volo, molti di personale si intende, ma il passaggio dell'aeromobile sulle teste dei residenti di alcune zone di Berginno e dei paesi limitrofi provoca da anni uno stress cronico, soprattutto se la svegliante colonna sonora continua fino a notte fonda. L'aereo è diventato un'auto-bus con le ali, ne passa uno ogni cinque minuti. Lo sanno bene i cittadini del comitato aeroporto di Berginno che si fanno virtualmente un'attività di decolli al giorno, stando ancorati a terra nelle proprie abitazioni.

Ma ci stiamo a definire «disagevole» la difficile convivenza con un territorio a loro dire fuori misura e fuori regola. L'ammontare di voli viene controllato dallo scalo di Orto al Serio con conseguente riduzione sulla salute e sulla vivibilità del territorio. «Non si rispetta lo stop dei voli nella fascia notturna (dalle 23 alle 6 del mattino) - sostengono in un comunicato stran-

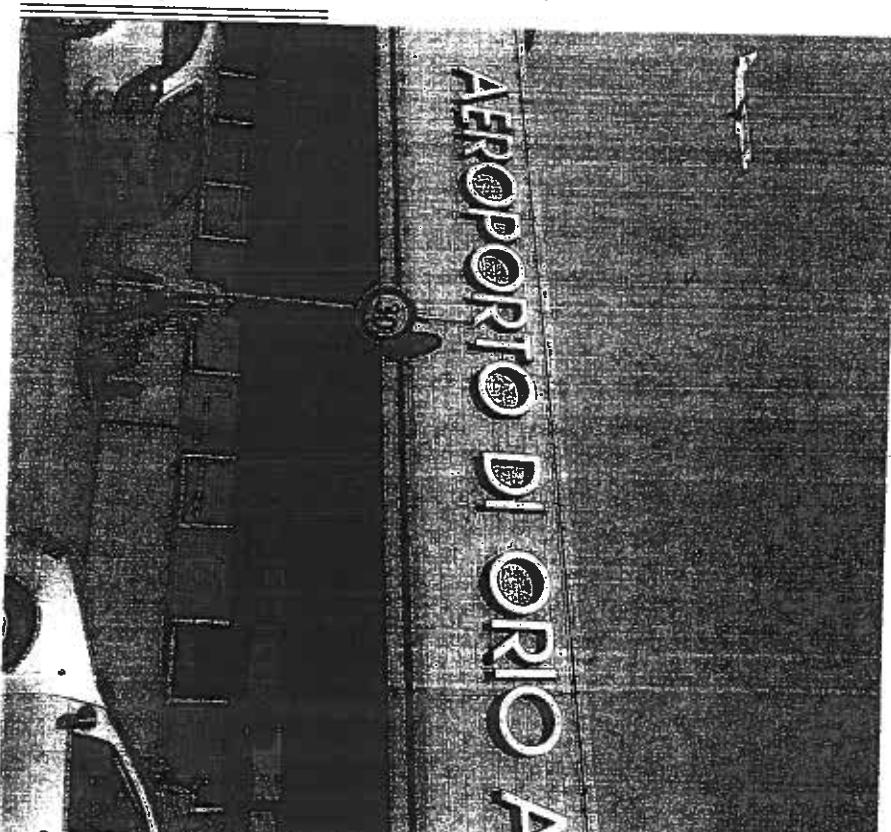
RUMORE E PROTESTE
I cittadini del comitato «aeroporto di Berginno» sono sul piede di guerra: secondo i residenti, infatti, nello scalo di Orto al Serio non viene rispettato il limite dei voli nella fascia notturna, mentre il numero dei passaggi aerei quotidiani è in continua crescita (dal 45mila del 2003 agli oltre 64mila del 2008). Per questo, il comitato minaccia di bloccare lo scalo. La Sacho, società che gestisce l'aeroporto, replica: «Stiamo un esempio di buone pratiche per l'attenzione rivolta al territorio»

pa - e quelli diurni sono passati dai 45.548 nel 2003 ai 64.390 del 2008, ignorando le condizioni previste dal decreto ministeriale. Il quale stabilisce lo sviluppo dell'aeroporto alla individuazione di zone di rispetto, divise in tre fasce. In quella C scatterebbe l'obbligo di fornire gratuitamente ai residenti un'attività di abitazione di pari o superiore valore, naturalmente in un altro quartiere. L'agitazione è dunque comprensibile. La questione è però controversa. Nel complesso residenza Zanella, nel quartiere di Colognola, la bella mostra uno scritto di protesta nei confronti dello scalo Orobico, ma a pochi metri più in là è stato aperto un cantiere per la realizzazione di nuove palazzine. Ci auguriamo che i futuri inquilini siano consapevoli di acquistare casa con movimento aereo compreso. Lamentarsi dopo sarebbe alquanto scorretto. Ora, se c'è qualcosa che funzio-

na bene nonostante la crisi è il mercato dei viaggi. I bergamaschi tanto hanno fatto per far crescere l'aeroporto sotto caso vincendo la battaglia non facile con gli altri scali, come Montichiari, e ora ci si è accorti del sacrificio. La Sacho, società di gestione di Orto si attende in poche righe. «Stiamo un esempio

NUMERI Nel 2003 i viaggi diurni erano 45mila, nel 2008 oltre 64mila, con più di 7 milioni di passeggeri

di buone pratiche per l'attenzione rivolta al territorio. Unico scalo italiano ad aver investito risorse (2,5 milioni di euro) per interventi di mitigazione ambientale. Tutte le informazioni concernenti l'attività sono fornite puntualmente e con assoluta trasparenza a enti e amministratori». Per calco che le



IL GIORNALE
DOMENICA
4-2-2010

parti in causa non si parlino direttamente. I cittadini del comitato sono arrabbiati, minacciano proteste plateali, come il blocco della pista. «La Sacho invita la commissione aeroportuale presieduta da Enac, di cui fanno parte Comuni e soggetti coinvolti a vario titolo a definire quanto prima la zonizzazione acustica». Promessa fatta da tempo, ma inattuata. Forse però è il caso di ricordare che l'aeroporto bergamasco da lavoro a 3.500 persone, più di 20mila contando anche l'indotto. Nella precarietà economica generale, un'azienda così fiorente va conservata. Sacho chiude il bilancio 2009 in linea con quello del 2008, che ha fatto registrare utili di esercizio per oltre 10 milioni al netto delle tasse. La crescita del movimento passeggeri (nel 2009 sono stati più di 7 milioni, con un incremento del 10,4% rispetto al 2008) prosegue senza interruzioni dal 2002.

anno in cui ha iniziato a operare Ryanair portando Orto al Serio ad essere il quarto aeroporto nazionale, dopo Fiumicino, Malpensa e Linate. Le iniziative messe in campo non hanno prodotto granché. Le rotte sperimentali fanno contenti alcuni e alterare altri.

Il sindaco di Bergamo Franco Tenorio ha deciso di affrontare la situazione, coinvolgendo anche il presidente della Provincia Ettore Piovano. La questione è delicata perché invade una grossa fetta dell'economia orobica, ma non si può ignorare l'esasperazione di 5mila cittadini. Ora spetta al prefetto Camillo Andreatta convocare le parti e tentare una mediazione. Sarebbe paradossale risolvere in tribunale il problema che sovrasta le teste dei residenti della zona nord della città. Se lo scalo bergamasco perdesse quota, altri aeroporti sarebbero ben felici di pre-