

Anno XV

30 ottobre 1989 / n° 323 / lire 7000

PIANETA
TERRA

AVINEWS

quindicinale di informazione tecnica per gli agenti di viaggi

FORSE CON LA
Deregulation
RIUSCIRÒ
A VOLARE...



VOLERE E' VOLARE

Non l'aveva considerato la Crossair ai tempi, ormai lontani, in cui chiese l'assenso per i voli di linea Lugano-Roma. Non ancora chiarito il dubbio se nel bloccare per quasi un anno il

Fokker 27 della Transavio il rumore sia stato solo un pretesto. Due separate inaugurazioni proprie di ogni pace armata, e intanto il servizio di linea è potuto partire. Ma solo fino al giugno '90. E poi?

IL TRIANGOLO NO!

di Mauro Ferri

Il 25 settembre scorso è finalmente decollato il servizio di linea giornaliero Lugano-Roma. Primo a volare sulla rotta contestata è stato il Fokker 27 che l'italiana Transavio ha noleggiato dalla svizzera Sunshine Aviation; alle 7.30 si è alzato in volo tra i monti della Svizzera italiana per atterrare dopo un'ora e 15 minuti a Roma-Fiumicino. Poco dopo, alle 9 e 45 l'aeromobile è ripartito per fare rientro a Lugano. Nel pomeriggio è stato imitato dal Saab a turboelica della Crossair, decollato alle 17.00 da Lugano e alle 19.15 da Roma. Questo sarà l'orario dei voli per tutti i giorni della settimana, escluso il sabato, almeno fino al 30 giugno prossimo. Già, perché nulla di definitivo è stato

ancora scritto in questa curiosa vicenda italo-svizzera, dove giocano la loro partita l'amor di patria, o di bandiera se si preferisce, il furore ecologista, la concorrenza accesa in un triangolo di amore (poco) e odio (tanto) tra Transavio, Crossair e Sunshine Aviation. Tutto era pronto perché questo servizio di linea iniziasse un anno fa. Il volo inaugurale era stato annunciato il primo dicembre 1988, poi fu rinviato due o tre volte per il persistere di una situazione di stallo sulla quale abbiamo relazionato nel febbraio scorso (Cfr Avinews n° 306). Era successo che la città di Lugano, proprietaria dell'aeroporto, sotto la pressione delle comunità sul cui territorio si trova la pista, aveva negato il permesso di

atterraggio e decollo al Fokker 27, ritenuto troppo rumoroso. Si trattava solo di un rigore ecologista e ambientale degli svizzeri, o il tutto era un pretesto che celava ben altri motivi, come la forte rivalità tra le due compagnie svizzere? Nonostante l'affermazione del vice-presidente della Crossair, Michael Eggenschwiler, che negava l'ipotesi di una qualche relazione tra la Sunshine Aviation e il rifiuto al Fokker 27, anche alcuni organi di stampa, come il quotidiano in lingua tedesca Tessiner Zeitung, suffragarono la possibilità di motivi reconditi dietro l'orgoglioso diniego. Nei mesi successivi si continuò a trattare, la Transavio decise a servirsi del Fokker 27 che intendeva non solo no-



leggiare, ma anche successivamente acquistare, l'aeroporto di Lugano con tutto il codazzo di autorità e controparti a voler difendere le proprie posizioni. Una situazione intricata, perché a dialogare non erano in due, ma in troppi: la città di Lugano e il suo aeroporto con i loro interessi, le limitrofe comunità di Agno, Muzano e Pioggio con altre idee, la Crossair e la sua rivalità con la Sunshine Aviation (ma ansiosa di veder finalmente "decollare" un prezioso servizio di linea).

Finalmente a fine estate è giunta la notizia che il volo si sarebbe fatto e che erano state raggiunte delle intese. Un anno di polemiche non ha di certo giovato ai rapporti tra i due vettori titolari dell'assenso.

Ne è una conferma il modo di "festeggiare" l'inaugurazione dei voli, cioè ognuno per conto proprio. Il 20 settembre Crossair ha celebrato la sua inaugurazione. Il Saab elvetico è partito da Lugano con un carico di giornalisti svizzeri che avrebbero trascorso una giornata nella capitale. Subito dopo l'aeromobile è tornato a casa con il ventre pieno di giornalisti italiani, ospiti nella città svizzera. Rituale l'incontro con le autorità, il breve discorso del sindaco e del responsabile dei servizi aeroportuali. Dopo il pranzo è seguita una breve comunicazione del presidente e amministratore delegato di Crossair, Moritz Sutter. Infine, prima del ritorno a Roma è stato offerto un piacevole concerto nella più an-

tica chiesetta luganese.

Nei discorsi ufficiali la collaborazione con Transavio è stata citata una volta, per il resto non una parola sul perché del ritardo. Siamo andati allora a chiederlo personalmente ai diretti interessati. Carlo Annovazzi, responsabile dei servizi aeroportuali ha riconosciuto che la ricerca di una soluzione al problema che bloccava il Lugano-Roma è stata difficile e sofferta per svariati motivi.

Ci troviamo a vivere e operare in un territorio complesso - ha detto - con equilibri difficili tra le diverse comunità. Posso capire le richieste delle comunità vicine all'aeroporto. Anche lei atterrando avrà visto in quali condizioni si vola. Tuttavia è importante che loro si sensibilizzino e che riescano a capire che la presenza dell'aeroporto è soprattutto utile. Se abbiamo ottenuto un primo risultato dobbiamo dire grazie al Dipartimento Federale dell'Aviazione Civile, al Consiglio di Stato, all'Ente Turistico del Canton Ticino e naturalmente alle Autorità italiane e a Transavio.

Scendere tra le valli di Lugano è un'esperienza molto suggestiva, e l'atterraggio dà in effetti l'impressione di volare a filo delle case. Ma il progresso richiede qualche sacrificio.

L'aeroporto deve funzionare e deve svilupparsi - ha continuato Annovazzi - e la decisione presa forse non sarà salomonica, ma del resto se si ascoltano tutti i comuni non si fa mai nul-

la. Abbiamo concesso un permesso provvisorio al Fokker 27 valido fino al giugno 1990. Nel frattempo la corrispondente svizzera di Civilavia effettuerà delle misurazioni sulla rumorosità, e alla fine avremo elementi più concreti per discutere.

Si è parlato della tutela ambientale come di un pretesto per difendere ben altri interessi. Il Tessiner Zeitung ha anche sostenuto che in altre occasioni l'amministrazione di Lugano ha ignorato le esigenze degli ambientalisti. Cosa c'è di vero?

Potrà sembrare una contraddizione volere lo sviluppo e voler anche andare incontro alle esigenze ambientali. Non è una contraddizione, ma è obiettivamente difficile, e qualche cosa, da una parte e dall'altra deve essere sacrificato. Noi seguiamo la nostra linea, se poi c'è chi la interpreta in maniera capziosa, faccia pure. Non vedo quale competenza in materia possa vantare un foglio come il Tessiner Zeitung; per quel che ci riguarda loro non sono in grado di giudicare e per noi non vale nemmeno la pena di smentire.

A Moritz Sutter abbiamo chiesto come mai non fosse presente anche Transavio all'inaugurazione.

I rapporti con Transavio non sono stati idilliaci nell'ultimo anno - ci ha detto il presidente della Crossair - Io mi sono sforzato di capire le intenzioni di Italo Ballerio, ma devo dire che non mi sono sembrate sempre chiare.



terzo livello

Mi dispiace, sinceramente, che abbia avuto dei problemi per il Fokker 27, anche se devo dire che non ritengo sia un buon affare comperare un aeromobile vecchio di 27 anni. Per quest'occasione io l'ho invitato a venire come mio ospite, ma ha rifiutato. Gli ho scritto una lettera e non mi ha nemmeno risposto.

Perché? Se Crossair ha celebrato l'evento con uno scambio di giornalisti tra le due città neo-collegate, Transavio ha optato per una formula originale: 15 bambini ospiti della Casa Sociale Vanoni di Lugano, un istituto con oltre cento anni di anzianità, all'arrivo a Roma il 25 settembre, hanno incontrato un altro gruppo di bambini tra i quali alcuni con problemi di handicap, hanno visitato tutti assieme per tre giorni Roma, e hanno anche incontrato il Papa.

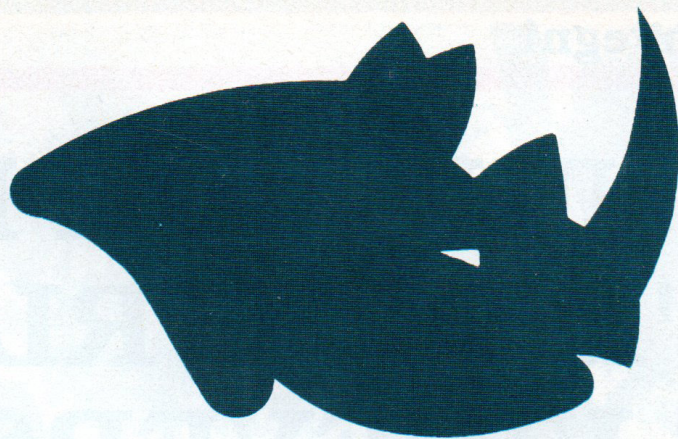
Noi abbiamo preferito un altro criterio per inaugurare i voli Lugano-Roma - ci ha detto il presidente della Transavio Italo Ballerio - abbiamo detto "no" a champagne e tartine per regalare tre giorni di gioia a un gruppo di bambini che vogliono essere un esempio di integrazione sociale e di universale fratellanza; nel gruppo vi sono anche due vietnamiti, un portoghese, un'etiope e un brasiliano.

Come mai ha rifiutato l'invito di Moritz Sutter per la sua cerimonia del 20 settembre?

Innanzitutto la lettera non mi è arrivata in tempo utile per una risposta, e poi la Crossair ha voluto fare il cocktail per conto suo. Ritengo che non abbia senso fare una conferenza stampa per conto proprio. Noi li abbiamo interpellati, ma loro hanno nichiato. Quello che più mi disturba in tutta la vicenda è questo atteggiamento di presunzione tipicamente svizzero-tedesco, come se noi fossimo dei "vu cumprà".

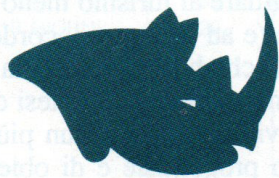
Speriamo che adesso si calmino, perché reciprocità vuol dire reciprocità, e intanto il primo volo lo abbiamo fatto noi.

Tregua armata, dunque, sulla quale getta una significativa ombra l'affermazione conclusiva di Moritz Sutter nel corso del breve colloquio avuto a tu per tu: *Il vero problema in tutta questa complicata vicenda non è Transavio, ma la Sunshine.* L



RHINOINCENTIVES

La ventennale esperienza Rhino Safaris è a disposizione dei Vostri clienti per organizzare meeting di lavoro, conventions, viaggi special interest: strutture recettive moderne, con il contorno di un pacchetto molto ampio di escursioni, safari e attività particolari quali golf, pesca d'altura, immersioni, alpinismo etc. Con lo speciale R.I. che potrete avere telefonandoci oppure spedendo il tagliando di richiesta, potrete costruire Voi il prodotto su misura per il Vostro cliente.



rhino safaris

NAIROBI
Nairobi Hilton
Phone 28102-25419
P.O. Box 48023 Nairobi
Cables: Rhinocamp Tlx: 22081

MOMBASA
Ambalai House
Nkrumah Road
Phone 311755-311141
P.O. Box 83050 - Tlx: 21287

MILAN
Torre Velasca - 20122 Milan
Phone 805.9175-805.0323
Cables: Rhinomil
Telex 310585 Rinomil

LONDON
61, Brompton Road
London SW3 1DP
Phone 01-589014
Telex 912037 MR

Favorite inviarmi n. copie del vostro manuale
RHINOINCENTIVES

Sig.

Agenzia

Indirizzo

c.a.p.