

TWA



Cosa resta di TWA

di **Antonio Dini**

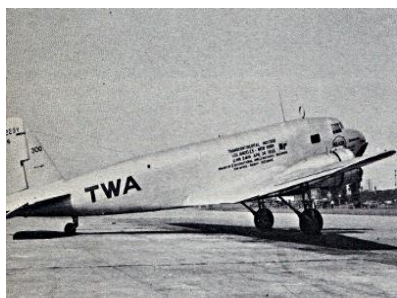
La storia e le immagini della sfortunata compagnia americana sempre seconda (dopo Pan Am), a dieci anni dalla fine

1 dicembre 2011

Uno nella vita, si sa, ha sempre dei rimpianti. Di non essere mai andato a un concerto dei Queen con Freddie Mercury, ad esempio. O di non aver mai volato con il Concorde. E, nello specifico di tutte quelle cose con le ali e i motori che da quando sono bambino sono la mia ossessione principale, di non aver mai volato neanche con Pan Am o con la TWA.

Di Pan Am parliamo tra qualche giorno – per coincidenze di anniversari – mentre di TWA vale la pena parlare subito perché oggi ricorre il decimo anniversario della chiusura. Che poi chiusura non fu, ma più esattamente fusione con American Airlines. TWA e Pan Am, cioè Trans World Airlines e Pan American World Airlines: è un po' come parlare di Milan e Inter, di Bartali e di Coppi, di Lancia e Alfa Romeo. Entrambe nate prima della Seconda guerra mondiale, entrambe americane fino al midollo, sinonimo di esotismo e poi della jet-age che, per noi bambini negli anni Settanta, ricalca l'idea del jet-set: il mondo che viaggiava a diecimila metri di quota prima che viaggiare a diecimila metri di quota fosse disponibile a tutti in formato charter o low cost.

TWA tra le due è quella meno glamour. Certo, dalla sua ha avuto due testimonial d'eccezione: Charles Lindbergh (il trasvolatore solitario, praticamente l'Italo Balbo americano) e il meno conosciuto Jack Frye. L'epoca era la seconda metà degli anni Venti e negli Usa ogni compagnia aerea che si rispettasce aveva il suo asso volante di riferimento. Serviva a incantare la folla, attirare l'attenzione mentre veniva fatto il lavoro vero, che consisteva nel portare la posta in giornata nelle località più remote degli Usa (un coast-to-coast richiedeva 48 ore e tratti che venivano fatti in treno!) e cominciare a pensare ai servizi internazionali verso l'America Centrale. TWA nacque come fusione di due compagnie aeree che portarono in dote i loro due assi-mascotte: Transcontinental Air Transport e Western Air Express, da cui il nome originale, Transcontinental & Western Air, che fino agli anni cinquanta veniva abbreviato in T&WA.





La vita di TWA è sempre stata travagliata: ha combattuto duramente contro quel toro che è Pan Am, la crisi economica, i grandi contratti per il trasporto della posta, la necessità di dotarsi di aerei che non riusciva ad avere (Boeing all'epoca aveva una sua compagnia aerea, che poi l'antitrust americano gli fece vendere) e alcuni drammatici e tremendi incidenti aerei che quasi la misero K.O. Come quello del 1931, quando lo schianto di un volo in Kansas su un vecchio e scassato Fokker Trimotors fece scomparire prematuramente l'allenatore della squadra dell'università di Notre Dame e altre sette persone.

Dopo Frye, che negli anni trenta aveva fatto da manager dell'azienda, la proprietà nel 1934 era passata in mano a una strana coppia di aziende: la banca d'affari Lehman Brothers e l'autonoleggio Hertz. Complice anche la crisi, era l'epoca in cui strani capitali si muovevano negli Usa e stavano trasformando il capitalismo "duro ma puro" dei Rotten Barons (i baroni putridi, quelli che avevano "fatto" l'America delle linee ferroviarie transcontinentali e delle acciaierie) in capitalismo finanziario simile a quello odierno. La strana coppia durò in realtà poco perché nel 1938 arrivò il geniale Howard Hughes. Ora, chi ha visto il film con Leonardo di Caprio, si immagina Hughes come uno essenzialmente figo. Errore: era essenzialmente folle. Ma con una montagna di denaro e la capacità di far succedere le cose folli che pianificava nei suoi sogni di grandezza. Come ad esempio il dotarsi di una flotta di aerei pressurizzati, in grado di volare più in alto della maggior parte dei temporali senza far svenire i passeggeri o fargli indossare la maschera d'ossigeno (che peraltro all'epoca non esisteva ancora nella forma attuale collegata all'impianto del velivolo). Si tratta dei Boeing 307 Stratoliners, aerei tanto geniali quanto orrendi da vedere, che TWA ebbe per prima. Oppure un'altra flotta di Constellations della Lockheed. I mitici Connie, dentro i quali è ancora possibile camminare in qualche festival dell'aviazione oppure andando a visitare un museo dell'aria meraviglioso come quello vicino ad Amsterdam.

Da notare che in tutto questo la TWA era la compagnia aerea "numero due" che aveva il suo quartier generale in Kansas, un posto che persino gli americani meno giramondo definiscono un po' periferico (non come il Nebraska, ma quasi). È per questo che, dopo la guerra, quando nacque l'idea che il viaggio era un business in costante crescita e quindi su cui investire, l'azienda cambiò ancora una volta faccia. Ci volle un po' di tempo, ma nel 1950 il nome cambiò in Trans World Airlines, Hughes assestò un calcio nel sedere a Frye (che è ancora venerato su qualche rivista di aviazione per nostalgici degli anni Venti stufi di parlare sempre di Lindbergh) e spostò la sede a New York. Anzi, a Manhattan, dove di lì a poco anche Pan Am avrebbe giganteggiato con un grattacielo che riecheggia significativamente il Pirellone di Milano, solo a Midtown.

TWA però non aveva tempo da perdere con l'edilizia cittadina. Ci fu un importante cambiamento di paradigma nella storia dell'aviazione che ebbe inizio alla fine degli anni cinquanta. Era l'idea che i viaggi da allora in avanti sarebbero avvenuti in maniera diversa grazie ai jet, più grandi, più capienti, capaci di percorrenze più lunghe. L'idea che si potessero riorganizzare gli aeroporti in due tipologie: piccoli aeroporti locali dove piccoli aerei ad elica prelevavano i passeggeri, e grandi aeroporti centrali dove arrivavano i passeggeri e ripartivano per destinazioni lontane. Era il modello mozzo e raggi, hub and spoke, che

permetterà la nascita del turismo di massa. New York fu il motore di questa trasformazione, soprattutto con il nuovo aeroporto internazionale di cui la città si dotò alla fine degli anni Cinquanta, per dare respiro al congestionato aeroporto La Guardia (l'ex sindaco di New York, Fiorello La Guardia) e che, dopo l'assassinio di John Fitzgerald Kennedy diventerà il JFK International Airport. Insomma: Malpensa o Fiumicino rispetto a Linate o Ciampino. Con la differenza che gli americani pensarono da subito in grande e fecero realizzare alle singole compagnie aeree i loro terminal.

Qui TWA davvero fu grande perché chiamò l'architetto finlandese Eero Saarinen, e gli fece progettare un terminal iconico, con quelle straordinarie coperture a guscio così moderne e semplici da essere accusate di non aver gusto.

La storia della TWA, però, proprio quando le cose cominciarono ad andare bene per tutti, si complicò dannatamente. La compagnia fu la prima ad abbracciare integralmente l'era del jet diventando la prima compagnia aerea al mondo dotata solo di aerei con questo tipo di propulsione. La sua rete di collegamenti diventò titanica: l'azienda per tutti gli anni settanta e ottanta si espanse continuamente, diventando di fatto la seconda compagnia aerea americana, ma soprattutto venne percepita come la seconda compagnia aerea di bandiera americana. Dopo Pan Am, ovviamente, ma in posizione di assoluto prestigio. Comprò la parte internazionale della catena alberghiera Hilton, ad esempio.

I terroristi cominciarono a prendere in considerazione TWA come un simbolo dell'America da mettere nel mirino.

Oltre al terrorismo, c'è un altro fattore che ebbe un impatto notevole nel futuro dell'azienda: la crisi petrolifera, l'aumento del prezzo del carburante, l'elezione di Ronald Reagan a presidente degli Stati Uniti e la successiva decisione di mettere in atto un piano studiato da tempo e fare la deregulation del settore del trasporto aereo. Fu la mossa che mise probabilmente nei guai centinaia di migliaia di famiglie di lavoratori di compagnie "old style" che non riuscirono ad adattarsi abbastanza velocemente e chiusero o andarono in amministrazione controllata. All'inizio per TWA non fu un problema, anzi una opportunità, e lucrò su questo fattore molto più che non Pan Am. Nei vecchi libri che ho in casa sulla storia dell'aviazione, tutti concordano che la metà degli anni Ottanta sono un momento magico per TWA. Tanto che nel 1988 la metà del traffico passeggeri che attraversa l'Atlantico veniva portato sui suoi aerei. La metà!

Poi, negli anni Novanta, arrivò la crisi. Errori di management, cambiamento degli scenari, incapacità ad adattarsi ai nuovi scenari. Howard Hughes non c'era più da decenni: era stato buttato fuori (con un profitto milionario) venti anni prima, aveva comprato una piccola compagnia aerea regionale Air West e ne aveva fatto il suo giocattolo con le ali preferito, la Hughes Airwest. Al suo posto c'erano sono capitali e manager che avevano minore spessore industriale e maggiore propensione per la speculazione finanziaria. A metà degli anni Novanta TWA andò in amministrazione controllata. Non si riprese mai più. Cominciarono i "downsizing", le riduzioni, il quartier generale si spostò a St. Louis, città piena di fascino ma soprattutto con altre ambizioni rispetto a New York, e le rotte vennero pesantemente tagliate, concentrando l'attenzione sul mercato interno. Se ne andarono anche gli stupendi spazi di Heathrow a Londra, l'ambasciata europea della compagnia.

In questa fase, ci furono accordi con partner internazionali (perché nel frattempo erano nati i programmi a punti del genere millemiglia e i biglietti in code sharing) che definire di primo livello è molto generoso: le compagnie aeree della Giordania, del Kuwait e del Marocco, appena resuscitate dopo la Guerra del Golfo, e un improbabile accordo con Air Malta. Poi arrivò l'11 settembre.

Siamo arrivati alla fine. Dieci anni fa, oggi, scattava il termine legale di un contratto siglato pochi giorni prima in un'anonima sala riunioni della Corporate America. Twa Airlines venne inglobata dal colosso American Airlines. Dal 30 novembre 2001 diventò impossibile prenotare voli, dal 1 dicembre scomparve il marchio. Rimase per un po' di tempo visibile il logo nelle pinne di qualche aereo, intanto che venivano ridipinti. Il passaggio di mano fu straziante, almeno per una generazione di spotter di aerei che all'improvviso si trovano senza più bersaglio verso cui puntare le proprie ottiche tele. C'erano 190 aerei da ridipingere, centinaia di salette VIP da chiudere o passare ad AA, un sacco di personale da lasciare a casa. L'ultimo volo con il codice TWA atterrò a St. Louis la mattina del primo dicembre alle dieci. È un MD-80 (che sfortuna, per la compagnia aerea che ha ridefinito assieme a Pan Am lo standard dei voli intercontinentali), e dopo di quello non rimase ufficialmente più niente a ricordarci che è esistita TWA.

Anzi, no. Qualcosa resta. Quel genio assoluto di David Barger, uno dei due o tre imprenditori di linea aerea veramente di rilievo negli ultimi trent'anni, un silenzioso omaggio a TWA lo rende. Il fatto è che, quando TWA chiuse, chiuse anche il suo terminal a New York-JFK, il TWA Flight Center di Saarinen, meglio conosciuto come Terminal 5. Ma non si lascia chiusa una superficie di sette ettari al centro dell'anello d'oro del JFK solo perché è fallita la società che la possiede.

Arrivò dopo poco un'offerta pazza e sognante: Barger lo voleva per la sua neonata compagnia aerea, JetBlue.

Il T5 restò chiuso dal 2001 al 2005, fino a quando non riaprì per JetBlue. Venne in parte ristrutturato, diventò forse meno fascinoso ma comunque sempre uno dei terminal più belli che mai vi capiterà di vedere in un aeroporto. Venne rinnovato ma in maniera rispettosa, gli spazi non furono snaturati (anche se si è persa la parte più futurista degli arredamenti e la moquette "pelosa") e JetBlue reinterpretò il suo logo in maniera gradevole per questa bandiera dell'aviazione civile mondiale.

Ecco, dicevo che qualcosa è rimasto. Perché Barger si ricordò di lasciare accesa una insegna della TWA nel lato est della struttura. È un omaggio che, anche quando sarà finita l'attuale ristrutturazione che dovrebbe finire di ammodernare il vecchio T5, Barger ha deciso che rimarrà sempre vivo. Una testimonianza d'affetto per "l'altra" compagnia aerea americana.