Per superare carenze e arretratezza

Senza le riforme non c'è rilancio del settore aereo

Articolo di LUCIO LIBERTINI

C'è una grave e crescente contraddizione tra il peso e il rilievo che il trasporto aereo tende ad assumere anche nel nostro Paese, e le condizioni arretrate e carenti nelle quali questo servizio si svolge. Stiamo andando verso la soglia di 30 milioni passeggeri trasportati nell'anno e il volo non è più un lusso di pochi ma un trasporto di massa, essenziale per l'economia nazionale; ma le strutture e l'organizzazione non progrediscono di pari passo, e anzi mostrano in più punti cedimenti e carenze croniche. L'inerzia dei governi è stata in questo campo totale: progetti e proposte di riforma e di rilancio del settore si trascinano stancamente da anni senza sbocco.

I guai cominciano nel manico. La direzione generale dell'Aviazione Civile (Civilavia), che dovrebbe dirigere e coordinare tutto il sistema, ha strutture inadeguate, una forte deficienza di quadri tecnici qualificati, ed è sconvolta da disservizi e scandali che hanno il loro punto emergente nelle vicende recenti di alcuni suoi dirigenti destituiti in tronco e nella grave documentazione raccolta dalla «Commissione Aecili». Sono urgentissimi il risanamento e la riforma di Civilavia, reclamati a gran voce da tutti gli operatori del settore: ma, allo stato dei fatti, non si muove foglia.

Le condizioni complessive della rete aeroportuale sono un momento importante della crisi. Una politica notabilare e clientelare ha disseminato spezzoni di aeroporti in tutta Italia, disperdendo somme enormi. Ma pochi di questi impianti sono funzionali e attrezzati adeguatamente, e mentre carenze serie riguardano anche il nodo cruciale di Roma-Fiumicino, Milano-Linate soffoca per i flussi di traffico superiori alle sue possibilità, e le sue difficoltà si ripercuotono a catena su tutta la rete aerea. Da anni si attende un piano degli aeroporti, che metta ordine nell'intero sistema, lo razionalizzi, liquidi gli sprechi, elevi la produttività globale attraverso alcune scelte precise: ma da anni questa scadenza viene rinviata, eludendo anche la legge, e non solo per inerzia burocratica ma perchè le decisioni necessarie urtano contro complicati equilibri di interessi particolari.

Il sistema del controllo del volo da terra — sempre più decisivo nell'aviazione moderna — è ormai in pieno sfacelo, come risulta dalle notizie di ogni giorno. La cieca resistenza a un ammodernamento del suo impianto, secondo i modelli collaudati in altri Paesi, la guerra delle caste burocratiche al vertice dello Stato ci stanno conducendo in questi giorni a una paralisi totale.

L'Alitalia, infine, risente di tutte queste debolezze, perchè la sua attività si svolge in questo modo tempestoso: gran parte del disservizio che l'opinione pubblica le imputa ha le sue cause a monte, nelle questioni che ho detto, ma che sono per così dire invisibili ai più. E tuttavia non credo che la compagnia di bandiera sia immune da responsabilità. Dopo la difficile e meritoria azione per risanare un bilancio che era alla bancarotta, la sua gestione si è come rinsecchita in una pratica maltusiana. Certo è difficile mantenere gli oneri quando tutto va a rotoli; ma se limiti di macchine o di organici conducono poi a programmazioni rigide, giuocate su margini esigui, è chiaro che i disservizi a catena sono inevitabili in partenza.

E poi rimane il grosso interrogativo dell'inadeguato sviluppo del trasporto merci e dei charters, e l'affidamento a compagnie straniere di linee che sono in concessione all'Alitalia.

E' urgente e indispensabile invertire la tendenza. Tra l'altro, se finora le disfunzioni che ho indicato per sommi capi, lasciando da parte molte questioni importanti, hanno menomato la regolarità e l'efficienza del servizio garantendo però la sicurezza, vi sono situazioni che possono trasformare le disfunzioni in rischi anche per la sicurezza.

Ma vincere la battaglia della riforma e del rilancio del settore aereo non sarà facile, per il cumulo dell'inerzia, degli interessi particolari, delle chiusure burocratiche, del malgoverno. E' dunque importante che tutti si rendano conto dei fatti, conoscano la sostanza dei problemi. E se queste pagine riusciranno a porre in evidenza alcuni problemi cruciali e ad allargare una corretta informazone, esse avranno contribuito a una importante battaglia politica.

A Torino il convegno promosso dalla Regione

Un ruolo nuovo per gli aeroporti minori

Le prospettive dell'aviazione di terzo livello e i problemi dell'industria aeronautica in Italia - Il contributo del Piemonte alla definizione di un piano nazionale per il trasporto aereo

Per iniziativa della Regione-Piemonte si svolge domani a Torino un convegno sulle prospettive dell'aviazione di terzo livello, l'industria aeronautica in Italia e il ruolo degli aeroporti minori. Su questi temi pubblichiamo un articolo del vice presidente e assessore regionale ai trasporti e viabilità, Sante Bajardi, che concluderà i lavori del convegno.

Siamo giunti alla decisione di preparare questo convegno spinti dall'esigenza di completare il dibattito e la proposta sul trasporto aereo ed il sistema aeroportuale, che abbiamo avviato nel settembre 1976 con il convegno di Borgaro, sul ruolo dell'aeroporto di Torino-Caselle nel sistema aeroportuale nazionale e che abbiamo sviluppato con uno dei convegni effettuati per la formazione del piano regionale dei trasporti, nel novembre del 1978, quando abbiamo presentato gli studi e le proposte sull'assetto del sistema aeroportuale piemontese e sulle sue relazioni con il resto d'Italia e d'Europa.

Consapevoli delle oggettive limitazioni istituzionali dell'intervento regionale sulla specifica materia, ci siamo adoperati a prospettare, attraverso il piano regionale, una linea di intervento, il più possibile coerente con il quadro nazionale.

Siamo partiti, in questo settore, consapevoli di avviare un'opera di piano in assenza di un quadro nazionale da qualche parte definito: ciò è servito per maggiore cautela ed attenzione, ma ci ha ulteriormente stimolati nel procedere.

I dati del problema sono noti: un sistema di impianti aeroportuali assai diffuso, in larga parte insicuro e male utilizzato; un servizio aereo interno, che vede ormai negli aeroporti di Roma a Milano due punti di elevata congestione; così come produce sottoutilizzazione della restante parte di aeroporti di importanza nazionale ed internazionale; un sistema di controllo del traffico aereo ormai disorganizzato. Il tutto determina una situazione di disservizio, giunta quasi alla paralisi. D'altra parte in questi anni vi sono state occasioni di contributi qualificati, volti alla soluzione di alcuni fra i più importanti problemi: fra questi si sono anche distinte le Regioni, in particolare il Lazio, la Toscana, la Lombardia, il Piemonte, la Sardegna, con convegni, documenti ufficiali, prese di posizione.

Si è partiti dal problema degli scali aeroportuali aperti al traffico commerciale, per i quali si è più volte sollecitata la completa attuazione della legge 825/73, il cui stato di avanzamento al 1979 è mediamente ancora del 60%, mentre in alcuni casi i lavori non hanno potuto avere inizio: ciò a causa della macchinosità delle procedure di attuazione della legge e della inadeguatezza dell'Amministrazione centrale, nel seguire progettazione e conduzione dei lavori appaltati. Alcune fra le Regioni, soprattutto quelle interessate da scali importanti, sono andate avanti, prospettando ruolo e ipotesi di sviluppo degli aeroporti: si tratta di contributi importanti, da non lasciar cadere, anche se andranno opportunamente collocati in un quadro nazionale. In questo contesto il Piemonte, prendendo atto della presenza di due scali intercontinentali (Fiumicino e Malpensa) ha definito il futuro dell'aeroporto di Torino Caselle come scalo di importanza nazionale e internazionale per voli a medio e breve raggio, rinunciando in partenza a ruoli, in qualche misura competitiva con il sistema milanese. Ma questa prova di responsabilità non può rimanere solo un esempio: l'aeroporto di Caselle, così come l'insieme degli aeroporti di livello nazionale, devono essere opportunamente serviti dai vettori.

E qui si apre un ormai consolidato contenzioso con il Ministero dell'Aviazione Civile e la Compagnia di bandiera Alitalia. Non è più possibile continuare a concentrare l'attività passeggeri e merci su due soli scali (Milano e Roma) ed a monopolizzare, mediante la politica sulle concessioni, servizi su tratte che poi non vengono effettuati. Conosciamo i termini della concorrenza che le compagnie estere, molto più attrezzate, svolgono nei confronti del vettore nazionale, ma la soluzione non consiste in una politica protezionistica bensì nella definizione di un concreto programma di sviluppo dell'attività aerea.

E qui si apre il discorso dell'aviazione commerciale di terzo livello. Detto programma di sviluppo non può non tener conto del fatto che, da alcuni anni a questa parte, si riscontra, da parte delle grandi Compagnie aeree, la tendenza ad operare con velivoli di sempre maggiore capacità e quindi a concentrare i loro servizi sulle rotte a più intenso traffico, abbandonando di conseguenza le tratte che non garantiscono un coefficiente di riempimento dei nuovi aeromobili, sufficiente ad una economica gestione. Tale situazione crea conseguentemente uno spazio di mercato per i velivoli di medie e piccole dimensioni e per vettori aerei, che per le loro caratteristiche (impiego di velivoli a piccola capacità, costi operativi limitati, semplificazione delle normali operazioni di traffico, ecc.) sono in grado di gestire tali linee con profitto. Contemporaneamente può essere soddisfatta una domanda di traffico, che se pur limitata, può rilevarsi di interesse sociale ed economico.

In Italia, tale settore non ha ancora trovato possibilità di inserimento. E' ragionevole allora avanzare nel nostro Paese ipotesi di sviluppo dell'attività aerea di III. livello, cioè con velivoli di piccole e medie dimensioni per servizi celeri a breve e medio raggio (intercity)? Così come occorre valutare se è possibile creare le condizioni per un'attività aerea direttamente collegata con alcuni importanti settori produttivi: agricoltura e difesa dell'ambiente, turismo, ed altri. Ciò ovviamente comporta la realizzazione di una serie di condizioni; prima fra le quali la necessità di indirizzare una data massa d'investimenti nella produzione di questi velivoli.

La domanda che ci poniamo è questa: è preparata l'industria aeronautica italiana; una industria sin ora orientata alla produzione di velivoli da combattimento, come l'Aeritalia di Torino, o da una partecipazione marginale a progetti quali l'ultimo modello della serie Boeing, il 767? Certamente in tale settore è necessario assumere una visione internazionale. Anche le grandi case produttrici (Boeing; Mc Donald Douglas, ecc.) hanno dovuto costituire opportuni consorzi; così come è indubbio che la nostra capacità produttiva non è tale, da permetterci di partecipare dignitosamente alla produzione di grossi velivoli commerciali.

Rimane invece aperto il discorso sulle potenzialità della nostra industria nel campo dei velivoli di media capacità e delle eventuali e benefiche conseguenze rispetto all'occupazione. Cercheremo, anche attraverso il convegno, di sciogliere alcuni di questi nodi.

Altra condizione per avviare l'attività dell'aviazione commerciale minore, è costituita dalla presenza di opportuni e ben collocati impianti aeroportuali. Qui si apre il discorso degli aeroporti di ruolo nazionale ed internazionale e della presenza di aeroporti minori già esistenti, per i quali occorre decidere il destino. In Piemonte ci siamo posti questo problema, e se da una parte abbiamo rifiutato qualsiasi velleità concorrenziale dell'aeroporto di Caselle nei circuiti internazionali a lungo raggio, dall'altra abbiamo chiesto agli Organi centrali nazionali competenti un adeguato servizio, in primo luogo sull'aeroporto più importante, cioè su Caselle: si prospettano relazioni aeree dirette con il Mezzogiorno d'Italia, nonché con aeroporti europei ubicati in aree di interscambio commerciale e turistico con il Piemonte. Tra questi vi sono l'aeroporto di Barcellona (Spagna), Rotterdam (Olanda), Lione (Francia), Bruxelles (Belgio), Zurigo (Svizzera) per il traffico prevalentemente passeggeri e l'aeroporto di New York (USA) per il traffico merci. Inoltre, si è riconosciuto che gli aeroporti di Cuneo-Levaldigi e di Biella-Cerrione possono essere mantenuti in stato di conservazione, al fine di poterli utilizzare nell'attività di aviazione generale, sia per l'eventuale futura possibilità di inserimento nel circuito commerciale di terzo livello.

A tal proposito le politiche regionali da condursi consisteranno nella salvaguardia e nella garanzia delle aree e degli spazi atti allo svolgimento dell'attività aerea e nel favorire la concentrazione dell'attività di aviazione generale. Ma le prospettive di utilizzazione di alcuni aeroporti minori nel circuito dell'aviazione commerciale, è legata allo sviluppo dell'attività del III livello, cioè quella svolta con aerei leggeri ed a limitato numero di posti. Da qui quindi l'intreccio fra destinazione degli aeroporti minori già esistenti ed attività aerea di terzo livello, che nel nostro Paese potrebbe risultare un nuovo ed interessante volano per il decollo dell'industria produttrice.

E' per affrontare e approfondire alcune delle questioni qui citate, e consentire quindi di raccogliere posizioni ed orientamenti degli operatori più interessanti, che la Regione Piemonte ha indetto per domani a Torino, un convegno a livello nazionale che vedrà la partecipazione degli organi pubblici e di Stato competenti, i maggiori esperti del settore, le industrie aeronautiche e le compagnie aeree nazionali.

SANTE BAJARDI

Programma dei lavori del convegno di domani a Torino

Promosso dalla Regione Piemonte si svolge domani a Torino, nel Salone della Camera di Commercio, un convegno sul tema: « Le prospettive dell'aviazione di 3. livello; l'industria aeronautica in Italia e il ruolo degli aeroporti minori ». Questo il programma dei lavori: Ore 9,30: saluto del presidente della Giunta regionale del Piemonte, avv. Aldo Viglione; ore 9,45: relazione introduttiva del dottor Raffaello Teti, vice presidente Alitalia; ore 10,30 altre relazioni e dibattito. I lavori riprenderanno alle ore 15 (dopo un pranzo freddo) e si concluderanno alle ore 18, con un discorso di Sante Bajardi, vice presidente e assessore ai Trasporti e Viabilità della Regione Piemonte.

La presidenza sarà così composta: presidente Viglione; sindaco di Torino, Diego Novelli; presidente Unione regionale provincie piemontesi, Corrado Calsolaro; direttore generale Civilavia, Davide Collini; vice presidente Alitalia, Raffaello Teti; presidente AIGASA, Gaetano Morazzoni; presidente Associazione industrie aerospaziali, Rinaldo Piaggio; presidente Aeroclub d'Italia Guido Baracca.

Al servizio del Piemonte e Valle d'Aosta

Lo scalo di Caselle prepara il suo futuro

Ci sono ormai quasi tutte le condizioni per rilanciare il ruolo dell'aeroporto torinese - Il piano di investimenti avviato dalla SAGAT - Responsabilità governative e assurde pretese di alcune compagnie aeree

« Scalo per relazioni nazionali ed internazionali prevalentemente a breve e medio raggio »: è questa la definizione del ruolo dell'aeroporto di Torino-Caselle data nel Piano dei trasporti della Regione Piemonte, presentato dalla Giunta al Consiglio con deliberazione del 30 marzo 1979. La definizione ha colto la necessità, non solo locale, di ottimizzare l'uso delle risorse esistenti e di evitare megalomanie e sprechi senza con ciò precludere possibilità di adattamenti a future maggiori esigenze.

Due qualificati convegni — il primo, del settembre 1976 su « L'Aeroporto di Torino Caselle nel sistema aeroportuale locale e nazionale »; il secondo del novembre 1978 sulle « Politiche per il trasporto aereo ed il sistema aeroportuale in Piemonte ». — hanno arricchito, per la parte aeronautica, la vasta consultazione che ha preceduto la stesura del Piano citato. Dal convegno di domani a Torino, su, « Le prospettive dell'aviazione di 3 livello: l'industria aeronautica in Italia ed il ruolo degli aeroporti minori », potranno trarsi altri elementi utili per meglio inquadrare le possibilità operative dello scalo casellese, in riferimento all'aviazione regionale in Italia ed in Europa.

Si può dire che esistono ormai quasi tutte le condizioni per un sostanziale rilancio del ruolo di tale aeroporto al servizio delle comunità del Piemonte e Valle d'Aosta. Sono stati avviati, infatti, i lavori di ammodernamento delle infrastrutture che prevedono tra l'altro il raddoppio dei piazzali aeromobili, il prolungamento della pista e della via di circolazione, la costruzione di una nuova torre di controllo con annessi edifici operativi e tecnici, l'ampliamento e ristrutturazione del fabbricato dei Vigili del fuoco, il potenziamento e ammodernamento degli aiuti visuali luminosi e degli impianti elettrici, l'abbattimento di alcuni ostacoli, ecc.

L'aeroporto potrà operare in 2. categoria, cioè in condizioni di visibilità inferiori. Verranno raggiunti standard operativi ancora più elevati di quelli attuali, che sono già di tutto rispetto, contrariamente a quanto si volle far credere nel passato, quando vennero descritte in maniera più restrittiva del reale le limitazioni al carico utile di alcuni aeromobili, in particolari condizioni, allo scopo di giustificare la costruzione di un secondo aeroporto.

La Sagat, la società che gestisce lo scalo, ha inoltre avviato un piano di investimenti cospicuo, per il potenziamento di alcuni impianti, dei mezzi operativi per l'assistenza ai passeggeri, alle merci ed agli aeromobili. Oltre al nuovo sistema « ALBA-2 » di Aeritalia, acquistato nei giorni scorsi e che permetterà una più avanzata gestione automatizzata al computer delle funzioni di scalo, comprese le informazioni visuali ai passeggeri mediante monitor, verranno approvvigionati mezzi intercampo di dimensioni maggiori per il trasporto dei passeggeri, nuove scale passeggeri utilizzabili anche per velivoli a fusoliera larga tipo B 747 Jumbo, DC-10, Tristar, Airbus, nuovi mezzi per il carico, lo scarico ed il trasferimento delle merci, ecc., il tutto per parecchie centinaia di milioni.

Attraverso il costante adeguamento dell'organico e la sua migliore qualificazione professionale, la Sagat si propone di mantenere e migliorare gli standard del servizio offerto, già peraltro riconosciuti elevati, in modo da poter attrarre anche per questa via un maggior traffico verso l'aeroporto.

Ad impedire allo scalo di caselle il pieno svolgimento della sua funzione di servizio nei confronti della collettività, rimane una mentalità, ancora diffusa in vari ambienti, secondo la quale la tutela degli interessi dell'Italia si identificherebbe strettamente con la difesa degli interessi aziendali di alcune compagnie aeree, le cui pretese monopolistiche non paiono sorrette, sfortunatamente, da una eguale capacità operativa.

E' così che è stato perso a livello nazionale un enorme terreno nel campo del trasporto aereo delle merci appannaggio in grande misura di compagnie straniere che operano sovente anche da aeroporti stranieri tramite trasferimenti delle merci via superficie.

E' così che anche il mercato del charter passeggeri è appannaggio quasi integrale di vettori stranieri.

L'espansione dei commerci, delle industrie, del turismo, trova un oggettivo impedimento nelle limitazioni imposte all'offerta di trasporto aereo e nelle tariffe elevate.

Particolarmente penalizzate sono le comunità del Piemonte e Valle d'Aosta, che da anni chiedono collegamenti aerei con Barcellona, Bruxelles, Zurigo, Lione (un discorso a parte merita la questione del Rotterdam) nonché collegamenti diretti col Sud dell'Italia.

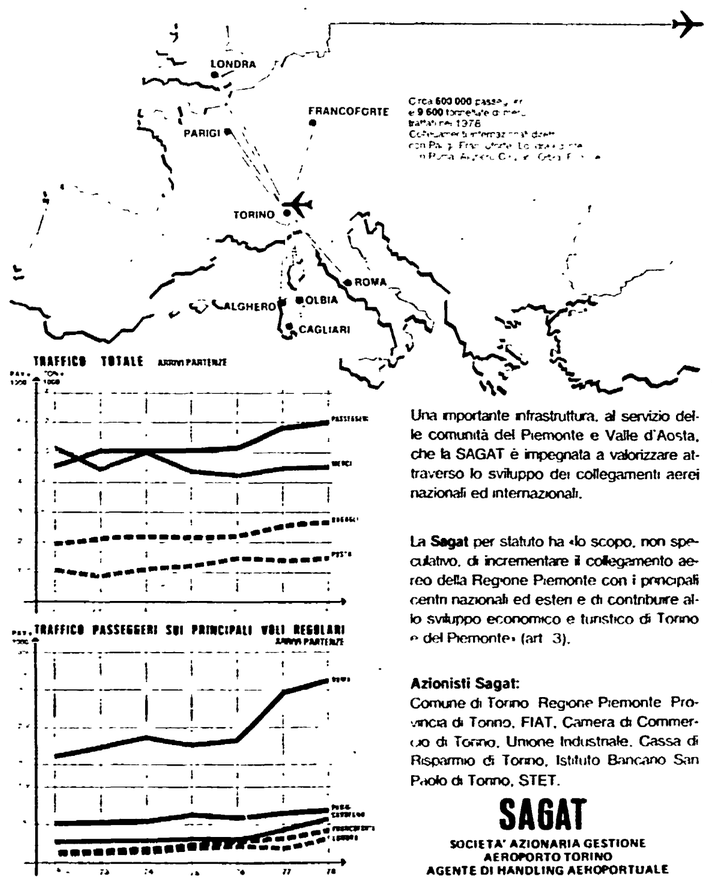
La Sagat ha dimostrato alle autorità competenti, dandone documentazione anche agli organi di informazione, che la compagnia Iberia è da tempo interessata a Barcellona-Torino, estendibile fino a Venezia, e che la stessa a tal fine ha aperto trattative commerciali con Alitalia, che la Sabena è interessata al Bruxelles-Torino come pure la Swissair al Zurigo-Torino.

La Sagat inoltre, vista la inadeguata offerta di voli sul Torino-Londra, 4 alla settimana, ha promosso la istituzione di due voli settimanali charter che verranno effettuati ogni venerdì e lunedì.

Resta da sperare che le competenti autorità sappiano riconoscere la domanda insoddisfatta di servizi aerei, basata su solidi presupposti economici facendosi carico di trovare per essa rapide soluzioni operative.

GIOVANNI PAPARO
direttore della Sagat

AEROPORTO "CITTA' DI TORINO"



Una importante infrastruttura, al servizio delle comunità del Piemonte e Valle d'Aosta, che la SAGAT è impegnata a valorizzare attraverso lo sviluppo dei collegamenti aerei nazionali ed internazionali.

La **Sagat** per statuto ha «lo scopo, non speculativo, di incrementare il collegamento aereo della Regione Piemonte con i principali centri nazionali ed esteri e di contribuire allo sviluppo economico e turistico di Torino e del Piemonte» (art. 3).

Azionisti Sagat:
Comune di Torino, Regione Piemonte, Provincia di Torino, FIAT, Camera di Commercio di Torino, Unione Industriale, Cassa di Risparmio di Torino, Istituto Bancario San Paolo di Torino, STET.

SAGAT
SOCIETA' AZIONARIA GESTIONE AEROPORTO TORINO
AGENTE DI HANDLING AEROPORTUALE