Uno studio del «Mulino» sul 3 giugno analizza le caratteristiche del voto

Quel 4% in meno al PCI

Dove è andato e da chi è composto?

« Mobile » il comportamento elettorale - Flessione nelle zone di disoccupazione, meno in quelle di economia sommersa - La fedeltà del nostro elettorato superiore a quella degli altri partiti - Un vero ricambio nel PSI - Pochissimi i voti comunisti andati ai radicali

Il numero 265 (settembre-ottobre 1979) del *Mulino* offre un contributo inusuale all'analisi del risultato elettorale del 3 giugno. Perchè inusuale? Perchè — con metodi di ricerca arditi e moderni sulla cui rispondenza non abbiamo titoli di giudizio — non si limita a rilevare la serie storica degli spostamenti ma penetra nelle motivazioni e nei fattori strutturali-culturali del comportamento elettorale e, dunque, contribuisce a capire non solo il *quanto* e il *dove* ma il *perchè* (o almeno alcuni *perchè*) dell'esito. A nostra memoria è dalla famosa indagine dell'Istituto « Cattaneo » pubblicata quindici anni orsono che non ci venivano offerti materiali altrettanto problematici Questa volta, certo, i materiali sono quantitativamente assai più modesti ma non di minore interesse per la precisa ragione che si riferiscono a quel « cambio di fase » nella storia elettorale dell'Italia che è il fatto dominante della seconda metà degli anni '70 e che consiste nel passaggio dalla stabilità alla mobilità del voto (nota Arturo Parisi: « Non si tratta solo di rilevare che il voto si è *mosso* ma che il comportamento elettorale è divenuto *mobile* »).

La lettura dei caratteri della nuova fase è meno agevole di quanto lascino pensare le cifre globali. In realtà per delineare tendenze certe e generalizzare un giudizio storico, occorrerà avere a disposizione fatti che coprano un periodo più lungo di un quinquennio. Infatti, al momento, nessuno può dire se, dopo il rimescolamento recente, il processo andrà avanti con lo stesso segno oppure s'invertirà, oppure si stabilizzerà in un'ulteriore fase di « non storia » dell'espressione elettorale.

Lo stesso concetto di mobilità va precisato. In realtà anche nel trentennio 1945-75 una mobilità c'è stata: basti ricordare la profonda ristrutturazione dei rapporti di forza nell'area di sinistra. Ma il dato nuovo è il consistente passaggio di voti non più solo tra partiti attigui ma da un'area all'altra (dall'area moderata alla sinistra e, per questa, al PCI). A sua volta tuttavia si è visto che nel 1979 s'è verificata di nuovo una « piccola mobilità vicinale » appartenente alla logica della precedente stabilità: cioè, pur rimanendo in sostanza invariato il rapporto complessivo tra area moderata e area di sinistra, in seno a quest'ultima ci sono state alterazioni a sfavore del PCI. Anche questa approssimazione di giudizio, però, è discussa dal *Mulino* con esiti non sempre scontati (per esempio, un certo passaggio o ritorno di voti del PCI direttamente o mediatamente sulla DC).

Fermiamoci ancora un attimo sulla natura della mobilità. Cosa esprime, come è motivata? Si è parlato di laicizzazione del voto, cioè di un voto che non sarebbe più dato per *appartenenza* (a un mondo ideologico-politico inteso come « scelta di vita » a prescindere dalla concreta congiuntura politica) ma per *giudizio* sulle concrete proposte e scelte politiche di ciascun partito. Ciò sarebbe comprovato dal fenomeno delle perdite e dei recuperi (ad esempio: no alla DC di Fanfani, sì a quella di Zaccagnini). Ma prove di questo genere, pur numerose, coesistono con prove opposte. Prove opposte sono la tenuta del voto comunista nelle zone rosse e — fenomeno di alto interesse — la sostanziale stabilizzazione del nuovo voto comunista nelle zone bianche del Nord: nel primo caso non c'è fuoriuscita dalla scelta ideologica, nel secondo c'è un consolidamento della recente scelta ideologica. Per cui non si può neppure dire con certezza che il voto per *giudizio* copra tutta intera l'area degli spostamenti post-1974, così come non si può dire che il voto per *appartenenza* coprisse tutta intera l'area del consenso del passato.

La questione complessa che l'analisi deve dirimere è la natura del calo comunista intervenuto nella fase storica dello sfondamento comunista della vecchia vischiosità. Si è trattato di un ritorno a casa di « voti in libera uscita » per loro natura reversibili, oppure, anche se non prevalentemente, di una critica elettorale al comportamento politico immediato del PCI di elettori organici? C'è stata una coniugazione tra i due fattori? A seconda di come si risponde se ne desumono differenti linee di comportamento (una cosa è se si tratta di recuperare voti di recente provenienza moderata, altra se si tratta di perdita « da sinistra »).

Gli studi del *Mulino* ci aiutano a fare un po' d'ordine in queste questioni, soprattutto su due terreni: la connessione tra l'andamento del voto e i fattori sociologici, e il segno, la destinazione delle perdite del PCI. Il primo tipo di analisi aiuta a rilevare non solo la dipendenza del voto dal « volto corporativo » del partito ma la connessione strutturale tra la dinamica complessiva del modello sociale e il « volto universale » del partito.

Renato Mannheimer presenta una tabella che definisce la coincidenza di vari fenomeni socio-economici (ad es.: iscritti al collocamento, tassi di concentrazione urbana, occupati nell'industria, ecc.) con il calo del voto PCI. Limitandoci al dato globale nazionale, si nota che la perdita appare essenzialmente associata agli indicatori dell'occupazione. In concreto c'è più perdita dove c'è più disoccupazione e meno dove più diffusa è la cosiddetta economia sommersa. Inoltre la perdita è minore ove c'è un più sostenuto incremento del valore aggiunto nei servizi e nell'industria. Una relazione interessante è quella tra calo comunista e struttura territoriale. « Nell'Italia nord-occidentale riscontriamo come una minore perdita comunista sia associata a variabili indicanti una struttura terziaria-urbana..., mentre una perdita più intensa è legata viceversa alla maggiore presenza di un tessuto industriale (quota di occupati nell'industria sulla popolazione residente) e alla sua crisi (iscritti nelle liste di collocamento) ». Al contrario, nelle zone rosse e bianche allo sviluppo industriale corrisponde una maggiore tenuta comunista. Generale appare invece il fenomeno di una maggiore stabilità del PCI in presenza di un più intenso sviluppo del terziario.

Di un'ulteriore approssimazione ai micromodelli dà conto Piergiorgio Corbetta: 2000 sezioni elettorali di Genova, Verona e Bologna, città che posseggono un'anagrafe elettronica capace di caratterizzare sociologicamente gli elettori. Si disaggrega così la verità un po' sommaria della relazione tra calo e classe operaia di fabbrica, ricorrendo a situazioni espressive (Nord-ovest industriale, zona bianca, zona rossa). Il dato centrale resta quello dell'incidenza della componente operaia nel calo comunista. Così, dei 5.4 punti perduti a Genova 2,9 sono attribuiti all'elettorato operaio; a Bologna su un calo del 2,3 gli operai avrebbero inciso per l'1,4. Invece a Verona il maggior tributario al calo sarebbe l'elettorato artigiano. Gli artigiani costituiscono la seconda voce negativa a Genova e Bologna, mentre risultano stabili i voti dei contadini, dei commercianti e degli impiegati.

Purtroppo non ci si dice se gli operai che si sono ritratti appartengano alla vecchia radice elettorale del partito o all'area conquistata nel 1976. Il quesito non è risolto ma solo temperato da un altro dato documentato: il grado di « fedeltà » degli elettori, nel 1979 riguardo al 1976, verso il rispettivo partito. La « fedeltà » dell'elettorato comunista è nettamente superiore a quella degli elettori dc e socialisti verso i rispettivi partiti. La più alta tangente di « elettori mobili » appartiene al PSI. Il caso socialista è in effetti assai sorprendente. Il PSI avrebbe perduto nel 1979 il 30-35 per cento dei voti di tre anni prima compensandoli con una quota analoga di voti strappati agli altri partiti. Si sarebbe, cioè, verificato un vero ricambio di base elettorale con flussi e riflussi giuocanti essenzialmente sulla DC. Con ciò si complica anche il caso del PCI che con il maggiore « zoccolo » di elettori fedeli registra tuttavia la maggiore perdita.

Con ciò siamo nel capitolo dello scambio di elettori tra i partiti. Limitiamoci al PCI. Il primo dato interessante è la smentita all'opinione — finora anche da noi condivisa — che il grosso della perdita comunista si sia riversato sul partito radicale. E' noto che, in termini generali, c'è un parallelismo tra il segno meno del PCI e il segno più del PR. Nei dati locali, invece, le cose non starebbero propriamente così, se si giunge a scrivere che « a Bologna e Genova il partito radicale ha sottratto al PCI solo una trascurabile frazione di voti ». Almeno come sottrazione diretta. Può essere invece vero che il contributo comunista al PR si esprima attraverso voti perduti sul PSI e da questo a sua volta riversati sui radicali, e con una quota di primi voti giovanili risultati « mancanti » al PCI. C'è una riprova: il PR ha ottenuto soprattutto voti di impiegati mentre, come si è visto, questa categoria non ha affatto abbandonato il PCI.

Più caute sono le conclusioni dell'analisi in campo nazionale (Mannheimer): al PR sarebbe andato il 28% dei voti perduti dal PCI contro il 26 andato al PSI, il 16,5 all'estrema sinistra, il 14 al PSDI, il 10,7 alla DC, l'8,5 al PRI. Tutti questi partiti avrebbero a loro volta ceduto al PCI il 3,75% dell'insieme delle loro perdite. Ma anche questi flussi e riflussi hanno avuto andamenti locali molto differenziati. Così, ad esempio, mentre a Genova vi sarebbe stato un passaggio di voti comunisti sul PSI pari allo 0,8% senza alcuna compensazione, a Verona il PCI avrebbe riottenuto dal PSI lo stesso numero di voti ad esso ceduti, e a Bologna vi sarebbe stato addirittura un saldo attivo per il PCI che avrebbe ceduto al PSI lo 0,6 ricevendone in cambio l'1,2. Rispetto alla DC, invece, il tributo comunista — dove c'è stato, come a Genova e Bologna — non avrebbe avuto contropartite.

Tutte queste elaborazioni riguardano ovviamente quella parte del calo comunista che si è espressa in un trasferimento di voti. Ma una parte del nostro calo è stato generalmente attribuito all'astensione: circostanza, questa, di rilievo perchè un voto astenuto è un voto congelato e di attesa che esprime un dissenso temporaneo in vista di verifiche future e, dunque, con un notevole grado di recuperabilità. Così, i compagni di Genova hanno un preciso punto di riferimento politico e di lavoro sapendo che (secondo quanto desume Corbetta) « esattamente la metà delle perdite comuniste è da addebitarsi all'astensione ». Tuttavia, se è ben visibile la correlazione tra calo comunista e astensione sul piano nazionale, il panorama, ancora una volta, torna a complicarsi se si passa all'analisi locale. Infatti, il dato nazionale è fortemente influenzato dalla componente meridionale dove il PCI ha mediamente perduto di più e dove si sono avuti i maggiori decrementi dell'affluenza alle urne. Se si considera partitamente il Centro-nord, e cioè la grande maggioranza dell'elettorato, si vede che « non si riscontra praticamente nessun rapporto tra perdite del PCI e incremento delle astensioni ».

Se ciò è vero e se, in ogni caso, una tangente del dissenso comunista si è espressa nell'astensione, bisognerebbe immaginare un complesso meccanismo di compensazione: ad un maggiore astensionismo comunista dovrebbe corrispondere un maggiore partecipazionismo, almeno relativo, degli altri partiti per avere un effetto compensativo sul totale dei votanti. Ma in determinate e corpose realtà locali (ad esempio Milano) è registrabile semmai un fenomeno opposto giacchè la caduta della percentuale dei votanti è superiore alla percentuale del decremento comunista in buona parte attribuibile ad un passaggio di voti agli altri partiti. Qui, dunque, l'astensionismo ha penalizzato anche, se non di più, alcuni altri partiti che hanno potuto compensarsi con l'assorbimento reale di voti comunisti.

Ho riferito soprattutto quei risultati delle indagini che riguardano il PCI. Ma c'è, nel citato numero del *Mulino*, cospicuo materiale anche sugli altri partiti, in particolare sull'area moderata e sulla DC. E' analiticamente dimostrata l'assoluta infondatezza degli entusiasmi democristiani del dopovoto: e non tanto per il mezzo punto perduto su scala nazionale ma per gli arretramenti, talora gravi, nel Centro-nord e in particolare nelle grandi città. Un riscontro statistico del fatto che il 3 giugno non ha risolto nessuno dei problemi aperti dalla crisi della politica di solidarietà nazionale nel '78.

Enzo Roggi

Quotidiano e futuro di diecimila nefropatici

Vivere con la macchina che ti riannoda la vita

Che cosa significa l'appuntamento con il « rene artificiale » - Padroni di sé, riguadagnandosi ogni giorno - Nel Sud, al solito, condizione più difficile

ROMA — *Questa ragazza dagli occhi grigi io la conosco bene. Abitiamo nello stesso palazzo, anche il pianerottolo è lo stesso. Dalle finestre il panorama di Roma è uguale, per me e per lei; l'aria, la luce, i rumori sono gli stessi; l'autobus che qualche volta prendiamo assieme ha lo stesso numero, conduce allo stesso capolinea. Ma quanto diverso, per me e per lei, è il rapporto con la vita... La vita: non la convulsa animazione delle cose intorno, ma quella — essenziale e primitiva — che ciascuno di noi si porta dentro: quella del nostro corpo, dei muscoli, dei sensi, degli umori che scorrono dentro di noi.*

La vita noi ce la portiamo appresso dovunque, sta con noi e di nessun altro ha bisogno, il cuore le viscere il sangue impenetrabilmente protetti da una docile corazza di pelle e di nervi. Siamo interamente padroni della nostra vita fisica e, piacevole o fastidiosa che sia, la governiamo da padroni, naturalmente, senza farci caso. Per lei non è così, almeno non interamente. Anche per lei, certo, la vita è fatta di cuore e di viscere e di sangue: ma anche di metalli, di pulsanti, di aghi, di valvole, di filtri.

Va a riprendersela, questa vita, un giorno sì un giorno no, in una disadorna cameretta d'ospedale: va a riguadagnarsela, un frammento alla volta, accanto ad una macchina odiosa e indispensabile che aspira dalle vene il suo sangue malato, lo pulisce, glielo rende rinnovato e vitale. E' un appuntamento che non può mancare. Ormai da cinque mesi è entrato di forza nella sua vita, e come il nutrirsi o il dormire fa parte ormai della sua fisiologia. Il lavoro, la famiglia, la casa: ed anche la macchina.

Quando i reni non funzionano più, è questa ormai l'unica terapia possibile. Unica e obbligata. In passato, quando questa macchina non esisteva, l'uremia mieteva vittime a migliaia. L'organismo, privo del suo filtro naturale, resta aggredito e intossicato dai veleni; il « rene artificiale », come dicono i più, attraverso la circolazione extracorporea del sangue, svolge una funzione simile a quella dell'organo naturale, separa le sostanze e riconduce a valori normali la presenza dell'azoto, degli zuccheri, del sodio, del potassio, della creatinina e degli altri elementi chimici.

Si innestano gli aghi, il sangue zampilla dall'arteria, percorre un breve tratto nei tubicini di plastica mentre una pompa peristaltica ne sostiene il flusso, il filtro viene irrorato, una membrana opera la pulizia, il sangue ridiscende e attraverso la vena rientra nel suo alveo naturale. Così per quattro o cinque ore ogni volta, mentre il letto a bilancia segnala le mutazioni del peso corporeo e una cicala sul monitor è pronta a denunciare le possibili imprecisioni del meccanismo.

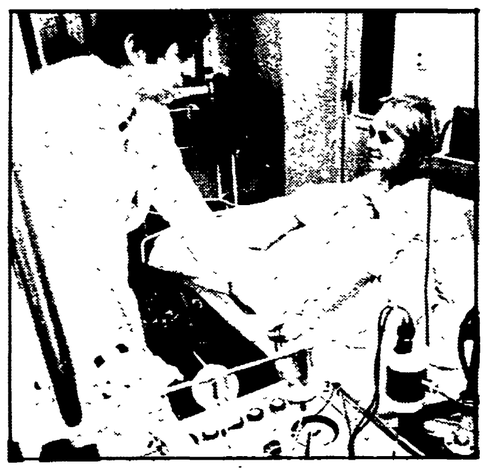
Quando tutto è finito gli abiti vanno più larghi, la testa gira, il senso di nausea non è interamente scomparso, il braccio è stretto da grossi tamponi di cerotto. Ma si è guadagnata un'autonomia di trenta o quaranta ore, il tempo di lavorare, di dormire, di passeggiare, di fare l'amore, di tornare a distendersi vicino alla macchina.

Se una pillola può essere gettata dalla finestra, se persino un'operazione chirurgica può essere rinviata, la seduta dialitica non consente indugi; ed è forse la sua forzosità, la sua fissità nel tempo ciò che è più difficile da accettare. Si continua a ragionare, certo, prefigurando stagioni ed anni, ma non si riesce a dimenticare che la macchina è lì a scandire il tempo, a rimpicciolire e spezzettare i più vasti programmi del pensiero.

Sono oltre diecimila in Italia i nefropatici gravi, quelli che due o tre volte alla settimana fanno ricorso al « rene artificiale » (poco più di 700 nella propria casa, gli altri nelle cliniche o negli ospedali); per molti di loro non è facile abituarsi all'idea di una vita corsa a brevissime tappe; né è semplice evitare la suggestione di considerare ogni tappa come una piccola conquista. E' faticoso tenere teso il filo della propria vita e convincersi che esso, sia pure annodato, resta tutto intero. La ragazza dagli occhi grigi, questa fatica la ha affrontata con coraggio e dall'inizio: era troppo dentro la vita per accettare d'un tratto di sentirsene soltanto aggregata. E continua a lavorare, a studiare, a ballare, a sentir musica, a far l'amore. Come è giusto.

Ma ancora una volta in questo nostro paese chi è malato paga due volte: per i difetti del proprio corpo e per l'inimicizia della società. Trovare un centro di dialisi non è facile, e trovare un posto letto lo è ancor meno. E si continua persino a morire. Gli ospedali spesso respingono i malati, o distanziano a dismisura le sedute dialitiche per assicurare soltanto la sopravvivenza. Ogni anno in Italia — è la stima agghiacciante dell'ANED — mille nefropatici non riescono a sopravvivere per mancanza di posti letto nei centri di dialisi. Superaffollamento nelle grandi città, distanze insostenibili nelle regioni di periferia. E allora s'accende un'altra speranza, quella del trapianto, la promessa di una vita uguale. Ma anch'essa, troppo spesso, resta solo una speranza.

Eugenio Manca



Così i « reni » in Italia

In Italia i nefropatici gravi sono 10.500: alla fine del 1980 saranno 12.000. I centri di dialisi ospedaliera sono 277, per un totale di 3.243 posti letto. I pazienti in trattamento sono in totale 9.763 (di cui 8.682 nei centri ospedalieri, 304 nei centri ad « assistenza limitata », 777 in dialisi domiciliare). La presenza dei centri è insufficiente dappertutto, in particolare nelle regioni meridionali: una grande regione come la Sicilia dispone solo di 300 posti; la Sardegna di 65; la Calabria di 98; la Basilicata di 32; il Molise di 10. Anche la distribuzione geografica presenta vuoti spaventosi: nell'intera Calabria del nord esistono due soli centri: a Cosenza e a Crotone; in Sicilia, nel triangolo Messina, Catania, Enna, l'entroterra è completamente scoperto. In Sardegna, un nefropatico di Arbatax deve percorrere ogni volta cento chilometri di andata e cento di ritorno per recarsi al centro più vicino: quello di Nuoro, o di Cagliari, o di Oristano. Ma non è dissimile la situazione nel Trentino (solo 5 centri), nel Friuli (otto centri), in Abruzzo (otto centri).

* Dati forniti dall'ANED (Associazione nazionale emodializzati).

Com'è difficile atterrare negli aeroporti italiani

Pilota chiama torre controllo ...*risponde Amanda Lear*

Inefficienti quasi metà degli strumenti preposti alla sicurezza del volo Ati e aeronautica militare sotto accusa - Si vuole smantellare il servizio - « Individuate sulla pista le lampade più luminose... » Chiusi di notte otto scali

ROMA — Ormai succede con sempre maggior frequenza ai piloti civili di linea di chiedere alla torre di controllo l'autorizzazione ad atterrare e di ascoltare come risposta... la voce un po' roca di Amanda Lear o quella « romantica » e suadente di Julio Iglesias. Il proliferare vertiginoso e senza controllo di radio private ha avuto e ha fra le sue conseguenze anche quella delle interferenze nelle comunicazioni radio fra aereo e torre di controllo di numerosi aeroporti italiani. Le notizie di chiusure momentanee di questo o quello scalo per « *interferenze radio* » hanno finito, in pratica, per non sorprendere più.

Ma non sempre la « risposta » da terra giunge al pilota con la voce della Lear, di Iglesias o di qualche più o meno improvvisato disc-jockey. Ai piloti di un DC 9 in fase di avvicinamento all'aeroporto di Punta Raisi (Palermo), qualche tempo addietro, è arrivata l'autorizzazione ad atterrare senza che questa fosse stata mai trasmessa dalla torre di controllo anche perchè un altro DC 9 era in quel momento in fase di decollo. Solo una richiesta di verifica e un collegamento, questa volta effettivo, ha evitato un disastro.

Si volerà come ai tempi dei nonni?

Da quel giorno sul « notam », il bollettino quotidiano delle « *inefficienze aeroportuali* » di tutti i paesi serviti e sorvolati dalla compagnia aerea, da cui il pilota dipende avverte i comandanti che le comunicazioni radio con la torre di controllo di Palermo debbono essere ripetute per verifica.

Purtroppo il « notam », che alla voce « Italia » diventa ogni giorno di più voluminoso, non si limita a segnalare i rischi delle interferenze. E' un lungo elenco di inefficienze, di radioassistenze (il complesso di strumenti che « guidano » gli aerei nelle fasi di atterraggio e decollo e in volo) fuori uso. Nei giorni scorsi la Fist-Cgil ha segnalato oltre 70 apparati di assistenza inefficienti su un totale di 170. Insomma c'è il rischio, se la questione non viene affrontata e risolta con la massima urgenza, di costringere i piloti a decollare e atterrare « a vista », senza cioè l'ausilio degli apparati di radioassistenza, sulla maggioranza degli scali italiani e di trasformare il viaggio aereo in una avventura quale fu per i nostri nonni ai primi passi dell'aviazione commerciale.

La Fist-Cgil mette l'attuale stato di disservizio e pericolosità dei nostri aeroporti in relazione con « *la dichiarata volontà dell'Ati* (la consociata dell'Alitalia incaricata del controllo in volo degli apparati) *di chiudere alla fine di quest'anno il servizio radiomisure* ». La compagnia in un primo momento ha smentito ma poi ha ammesso che l'attività « *è destinata ad essere riassunta dall'Aeronautica militare* ». In ogni caso continuerà a svolgere una parte del lavoro fino al dicembre '80 per conto dell'Aeronautica militare: 1200 ore di volo. E dopo? « *Siamo in attesa* — ha affermato l'Ati — *di un preciso riscontro da parte dell'Itav* (Ispettorato telecomunicazioni assistenza al volo dell'Aeronautica militare) *in merito all'impiego che intende chiedere alla società negli anni futuri* ». Ma qualche giorno dopo ha precisato di aver ricevuto comunicazione che l'Itav ha « *intenzione di effettuare in proprio il servizio* ».

C'è a questo punto da chiedersi perchè ha rifiutato l'Aeronautica militare l'offerta, per il quinquennio 1981-1885, di una attività di 2.600 ore annue, tali da consentire all'Ati di ammodernare i mezzi per le radiomisure e di ammortizzare pel periodo i necessari investimenti. Perchè — si chiede inoltre da parte sindacale — l'Ati ha rifiutato le numerose richieste di controllo delle radiomisure che le sono venute dall'estero, in particolare dai paesi del Terzo mondo? Si tratta di una attività ad altissima specializzazione che viene svolta solo da compagnie attrezzate degli Stati Uniti, dell'Inghilterra, della Germania Federale, della Francia e dell'Italia. Non dimentichiamo che prima dell'Ati (effettua il servizio con un DC 9 e tre Fokker 27, opportunamente attrezzati), fino al '73, parte del lavoro era affidato dall'Aeronautica militare (non dispone che di vecchi DC 3 con oltre 40 anni di servizio) alla *Federal aviation administration* statunitense. E' a questo che si vuol tornare?

Radiomisure, dunque, fuori uso e una lista nera di aeroporti insicuri sempre più lunga. Ma cosa sono le radiomisure? Sono apparecchiature ottiche, radio o elettroniche che debbono garantire, in ogni momento e ogni situazione, la sicurezza del volo. Le sigle che le distinguono l'una dall'altra sono numerose e purtroppo, alcune di esse abbiamo imparato a conoscerle, in occasione di disastri aerei: il « T-Vasis » per il DC 9 Alitalia caduto il 23 dicembre '78 in mare all'atterraggio a Palermo, l' « ILS » nell'incidente del DC 9 dell'Ati a Cagliari, tanto per citare i tragici esempi più recenti.

Sono tutti sistemi che hanno bisogno di controlli periodici (quelli appunto affidati, in gran parte, all'Ati), in media almeno uno ogni 90 giorni. L'impegno aziendale — si sostiene fra i lavoratori del settore — si è purtroppo notevolmente affievolito in questi ultimi tempi, determinando situazioni di crisi in molti scali. Gli impianti per l'atterraggio strumentale sono inefficienti in numerosi aeroporti fra cui Cagliari, Torino, Bologna, Napoli, Fiumicino, Milano Linate, Trieste. Proprio ieri l'altro l'ANPAC (Associazione autonoma dei piloti) ha deciso di non effettuare per questa ragione gli atterraggi notturni sulle piste di otto aeroporti.

... e si comprano apparati da eliminare

Anche l'Itav è intervenuta nella polemica con i sindacati. Minimizza le inefficienze sostenendo che per mancanza di controllo solo due radioassistenze sono fuori uso: i « Vor » (dà all'aereo la rotta magnetica istante per istante) di Voghera e Ronchi dei Legionari. Sono 13 si replica da parte dei lavoratori del settore. E ai « Vor », vanno aggiunti i 7 « Ils » (indica all'aereo il corretto « sentiero » per atterrare in qualsiasi condizione metereologica), gli 8 « Ndb » (indica la posizione rispetto alla stazione a terra, i 14 « Vdf » (ha una funzione analoga al precedente), i 9 « T-Vasis » (sistema luminoso di avvicinamento alla pista), i radars e così via.

Purtroppo anche l'Itav è tutt'altro che esente da critiche: ritardi, carenze, lentezze burocratiche hanno impedito un razionale ed efficiente sistema di aiuti alla navigazione aerea. Prendiamo il caso del « T-Vasis ». Il 12 maggio '78 l'Icao (organizzazione internazionale dell'aviazione civile) ha deciso che questo sistema deve essere radiato perchè da esso « *può risultare una indicazione non appropriata rispetto alla posizione dell'aereo e ciò può confondere i piloti* ». Una riprova? Ancora l'aeroporto di Palermo. Sul « notam » si può leggere: « *le indicazioni relative al corretto angolo di discesa del "T-Vasis" devono essere riferite solamente alle luci che mostrano maggior brillantezza* ». Sfidiamo chiunque — dice un pilota dell'Alitalia — « *a giudicare, magari in mezzo ad un temporale, di notte e con varie turbolenze, tra le infinite lampade dell'aeroporto quali siano le luci più brillanti* ». Fra l'altro i piloti italiani non sono mai stati addestrati ad atterrare — a quanto ci dicono — con il « T-Vasis ». Hanno ricevuto soltanto un opuscolo con le « *istruzioni per l'uso* ». Il resto è pratica sul campo.

I T-Vasis vanno radiati, dice l'Icao. L'Italia, a quanto risulta, ne ha acquistati altri 60 per una spesa complessiva di quattro miliardi. Altro strumento, l' « ILS ». Icao e Nato hanno detto che dal 1985 dovrà essere sostituito da un apparato più sofisticato e sicuro l' « MLS ». L'Itav ha rifiutato, finora, di sperimentare un prototipo offerto dalla *Federal aviation administration*. In compenso porta avanti con la « Società elettronica » lo studio, finanziandolo, per la conversione di un vecchio sistema militare, il madge, che, per il momento, non ha dato esito.

E con il passare del tempo sul « notam » potrebbe allungarsi l'elenco degli aeroporti neri.

Ilio Gioffredi