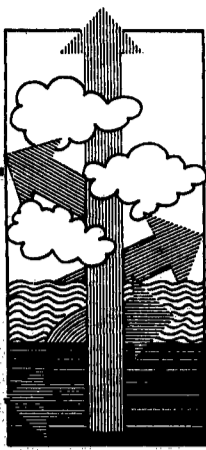


Tutto trasporti



Fiumicino, l'intenso bombardamento da parte dei «media» sulle cancellazioni, i disservizi e i ritardi

Gli scioperi hanno avuto solo un'incidenza limitata sul disservizio Le cause vere della crisi

La compagnia di bandiera può fronteggiare la difficile concorrenza una volta tolte le bandiere Mec?

Trasporto aereo tra sviluppo e deregulation

La congestione del cielo: una crisi ineluttabile

ROBERTO DI CARLO

Cosa sta succedendo al controllo del traffico aereo? Perché così tanti ritardi nei voli, cancellazioni di tratte, attese in aeroporto?

Il sistema di controllo del traffico aereo europeo - e in certa misura quello italiano - sembra ormai prossimo al collasso per saturazione della capacità di assistenza al formidabile aumento dei voli.

Ma come si è potuti arrivare a questo punto critico?

Le ragioni sono molte. Le forze di mercato e la necessità di fare profitti animano e spingono i vettori, ed oggi anche i gestori degli scali, mentre il controllo del traffico aereo, quando non è gestito in forma amministrativa diretta, è soggetto a molte più inerzie e vincoli frenanti.

Nessuno aveva previsto uno sviluppo così imponente del numero dei voli, la cui velocità di incremento di spesa oggi non supera più di cinque volte (aumenti del 10% ogni anno) quella dell'aumento di capacità del sistema di controllo del traffico aereo (aumenti ottimali di capacità pari al 2% per anno).

È evidente quindi che dovremo convivere con un significativo periodo di crisi, e che occorrerà gestire questa crisi.

Ma cosa potrebbe essere fatto per evitare o allargare una tale strozzatura? Cerchiamo di capire bene l'attuale situazione con un esempio.

Immaginiamo di dover garantire in assoluta sicurezza e ad una crescente velocità la circolazione sulla rete ferroviaria di tre stati, in servizio da soggetti esterni, il cui solo interesse e obiettivo sia quello di accrescere il traffico e il numero dei collegamenti.

È inevitabile che quei soggetti non tengano conto delle altrui capacità e limiti, e programmino prescindendo dalle rispettive capacità e risorse. Appare evidente che in tal caso si apre un conflitto strutturale tra la sicurezza della circolazione e la possibilità di ogni ulteriore sviluppo dei collegamenti.

Il risultato sarà il congestionamento del traffico, la cancellazione dei servizi, e così via. Questo è quello che sta succedendo ora in Italia. Gli abitanti del pianeta aviazione civile si muovono in direzioni diverse e con logiche non coordinate e non par-

Per mesi un vero e proprio bombardamento dei mass-media ha fatto credere agli italiani che tutti i problemi del trasporto aereo - cancellazioni, disservizi, ritardi - si dovessero agli scioperi di Fiumicino. L'ostinazione di alcune migliaia di lavoratori stava mettendo in crisi un importante sistema di trasporti. Ma poi, nonostante tutto, la verità ha cominciato a farsi strada attraverso la spessa coltre della propaganda, anche perché i comunisti sono riusciti, con alcune iniziative politiche e parlamentari, a richiamare l'attenzione di tutti sui veri problemi.

Si scopre così, piano piano, che gli scioperi, ristretti in tutto ad alcune giornate, hanno avuto una incidenza limitata sul disservizio, e che il trasporto aereo è in Italia afflitto da una crisi che ha cause molteplici, tali da frenare o compromettere l'impetuoso sviluppo. Una crisi che il processo di unificazione del mercato europeo, con la sua scadenza ultima del 1992, può fare

esplosione. Lo stesso Nordio, che per mesi si era nascosto dietro l'alibi degli scioperi, ha cominciato a parlare di altri problemi: le aerovie strutturalmente intasate, l'insufficienza dei sistemi aeroportuali, i limiti organici del nostro sistema. E a questi argomenti, in questo e nei prossimi numeri, dedicheremo la dovuta attenzione, con il contributo di tecnici ed esperti.

Ma c'è anche una questione Alitalia, che lo stesso Nordio non riesce più a mascherare. Nel passato abbiamo riconosciuto a Nordio il merito di avere risanato la compagnia di bandiera, che dodici anni fa era sull'orlo del disastro, e di averla moderniz-

zata e attrezzata: è riconosciuto che possiamo confermare. Ma accanto ad esso c'è spazio crescente per perplessità e critiche, che non possono essere nascoste, addomesticando tanta parte della stampa, come pure avviene (e questo è un aspetto assai criticabile della politica Alitalia). È un fatto che la compagnia di bandiera stenta, con la sua attuale struttura, a rispettare gli obblighi di servizio che discendono dalle convenzioni concluse con lo Stato al momento della concessione in monopolio dell'esercizio delle linee. Sì, ci sono i problemi delle aerovie e degli aeroporti, ma alla base della pioggia delle cancellazioni e dei dis-

servizi ci sono anche questioni che nascono dalla gestione della compagnia aerea. Alitalia è largamente fuori dai charters, e l'abbandono di questo campo danneggia il turismo e consegna ad operatori stranieri grandi quantità di valuta pregiata. Anche nel trasporto delle merci Alitalia non è in prima fila, tanto che si stanno sviluppando molte altre iniziative surrogate; del resto il collegamento tra Torino e Detroit per il montaggio, via aerea, di automobili carrozzate da Pininfarina è assicurato da un aereo italiano e da due apparecchi Lufthansa.

Più ancora, quando, già nei prossimi mesi, cominceranno



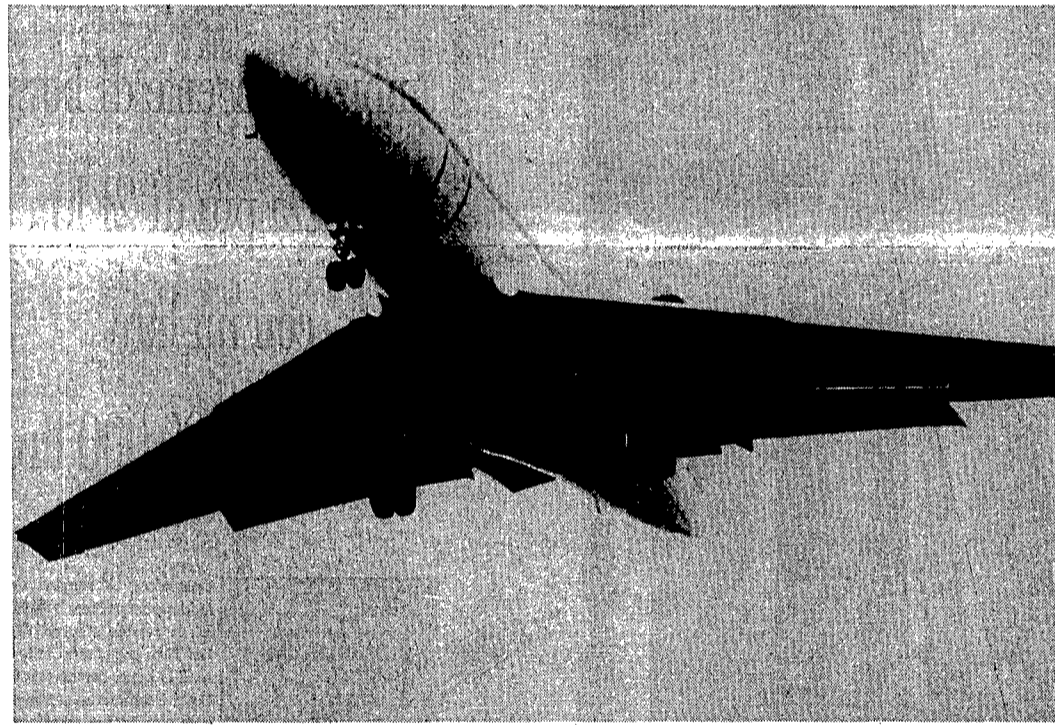
Aeroporti e città: l'aquila e la tartaruga

Il trasporto aereo è aquila in cielo, tartaruga a terra. In cinquanta minuti si vola da Roma a Milano, in tre ore si sbarca al Cairo, ma poi da Fiumicino a Roma ci vuole un'ora, se tutto va bene; e all'aeroporto si sosta mezz'ora, un'ora, secondo i casi, e se non ci sono ritardi. La sproporzione tra i tempi in volo e i tempi a terra è un problema sempre maggiore e serio, perché la crescita impetuosa del traffico aereo congestiona gli aeroporti e intasa le vie d'accesso. È un problema su scala mondiale, ma altri paesi hanno cominciato ad affrontarlo con misure serie, l'Italia è ancora al punto di partenza.

Nel periodo della maggioranza di unità nazionale - dieci anni fa, ma sembra un secolo, l'ultimo governo che governava - la questione fu posta con chiarezza in Parlamento, affrontata con alcuni voti, e furono anche predisposti taluni importanti strumenti legislativi. Allora si fece la legge per collegare con la ferrovia Fiumicino a Roma; si individuò nell'ampliamento delle Ferrovie Nord il collegamento rapido tra Milano e Malpensa; si decise la navetta ferroviaria tra l'aeroporto di Pisa e Firenze; si individuò l'uso della ferrovia Torino-Val di Lanzo per un collegamento rapido con l'aeroporto di Caselle. E fu anche allora che ci si orientò a realizzare il check-in, l'accettazione dei passeggeri, a bordo della navetta ferroviaria.

rendendo gli aeroporti luoghi di transito più che di sosta. Ma da allora ogni cosa si è arenata nelle secche di governi incapaci di fare alcunché, è andato avanti con lentezza esasperante il collegamento ferroviario tra Fiumicino e Roma, che pure richiede solo un raccordo di qualche chilometro, e così, dopo dieci anni, l'opera è ancora incompiuta. Funziona, ma in modo non soddisfacente, la navetta tra Firenze e l'aeroporto di Pisa; il treno arriva sottobordo, ma i tempi di percorrenza sono ancora alti, intorno all'ora. Tutto il resto è fermo, o negli archivi. Nel frattempo sono cambiati alcuni scenari, e, per esempio, l'eccezionale sviluppo del trasporto aereo e l'intensamento delle aerovie propongono una nuova organizzazione degli aeroporti, per sistemi e ciò porta a ripensare anche i sistemi a terra.

Eppure una decisione, e la realizzazione dei progetti, sono sempre più urgenti. Nel 2000, tra 12 anni, solo gli aeroporti di Roma e di Milano sommeranno 50 milioni di passeggeri e un milione di tonnellate di merci (ma forse di più). Si va verso una paralisi gigantesca, e verso un tremendo impatto sulle aree urbane. Senza sistemi aeroportuali complessi, imbarco e sbarco con tunnel, collegamenti ferroviari rapidi, nuove procedure la situazione diverrà drammatica. Governo, se ci sei, batti un colpo...



Un piano per gli aeroporti: sì, ma quale?

Gli aeroporti italiani (102 di cui 36 aperti al traffico di linea nazionale ed internazionale) hanno bisogno di energetici interventi infrastrutturali, normativi e gestionali per affrontare in maniera, almeno dignitosa, i due appuntamenti internazionali che attendono l'Italia dei prossimi anni: i mondiali del '90, l'apertura della concorrenza globale europea del '92. Il governo, soprattutto per la prima scadenza, ha messo in gioco almeno 2000 miliardi, ma tale ingente cifra rischia di non trovare soggetti pubblici in grado di spenderla in un quadro strategico di sviluppo e rilancio del trasporto aereo. Nemmeno i generosi sforzi dell'ufficio del Piano Generale dei Trasporti hanno portato all'ateneo varo del piano aeroportuale così che le risorse messe recentemente in campo per ammodernare gli aeroporti nazionali costituiscano un palliativo momentaneo e largamente improduttivo ai fini della razionalizzazione del trasporto aereo.

La pianificazione delle infrastrutture aeroportuali degli anni 90 dovrà prioritariamente affrontare alcune questioni metodologiche che non riguardano soltanto gli strumenti di gestione del piano, ma soprattutto gli interventi di analisi della realtà così come essa si è consolidata nell'ultimo quinquennio.

Nel passato alcuni metodi di analisi erano considerati oggettivi e pressoché infallibili, si pensi ad esempio alle indagini cosiddette di «Origine-Destinazione» o alle previsioni di incremento della domanda in relazione diretta allo sviluppo dei livelli di reddito, ne derivavano ipotesi di indirizzo molto legate alla domanda esistente o presunta e quindi coercitivi

quando, a posteriori, il piano doveva riequilibrare la domanda spontanea.

Oggi il Piano deve affrontare la strada della realizzazione dell'offerta intesa come incremento della produttività del servizio di trasporto aereo, capace di modificare, nel medio termine, la domanda consolidata preesistente.

Perché non avviare nel trasporto aereo una pianificazione da «offerta» svincolando gli interventi di programma dalla pura e semplice risposta alla domanda attuale e prevedibile?

In questo quadro si potrebbe avviare un piano a medio termine di offerta su alcune relazioni aeree stagionali nord-sud per le quali i vettori aerei nazionali, in stretta collaborazione con i gestori di sistemi aeroportuali meridionali, potrebbero sviluppare notevolmente i flussi turistici merci e di affari nord europei attraverso un incremento della produttività del sistema integrato vettore-aeroporto con conseguente abbassamento di prezzi ed incremento di qualità dei servizi; questa operazione si configurerebbe come vero e proprio piano a medio termine per il riequilibrio a favore del Mezzogiorno d'Italia dei traffici aerei di provenienza settentrionale ultimamente indirizzati in massima parte verso la Tunisia, la Grecia, la Spagna, la Turchia.

Ma per tentare queste nuove strade occorre modificare profondamente la visione parcellaristica che contraddistingue le realtà aeroportuali del nostro paese adottando linee di intervento che oggi potrebbero anche apparire ardite, ma che costituiscono invece l'unica possibile risposta alla domanda di dimensione europea e mondiale dei nostri pur sempre modesti scali nazionali.

Quale piano aeroportuale? I nostri scali sono più di cento, dei quali trentasei aperti al traffico nazionale e internazionale, necessitano di immediati interventi per affrontare i prossimi due appuntamenti: quello del '90 con i mondiali di calcio e quello del '92 con l'apertura della globale concorrenza europea. Il governo, in vista della prima iniziativa, ha messo in palio duemila miliardi. Forse non sarà neppure in grado di spenderli. Che cosa è necessario fare per gli aeroporti in vista dell'appuntamento dell'Italia aeronautica con il resto del mondo.

Il ministero dei Trasporti attraverso suoi specifici decreti, una volta individuati i sistemi aeroportuali, dovrebbe poi approvare i progetti esecutivi di intervento, secondo le seguenti tipologie:

- infrastrutture di volo: piste-piazzi parageggi;
- infrastrutture di stazione: aerostazioni passeggeri e merci, parcheggi, servizi vari;
- infrastrutture di collegamento/ferrovie-autotrasdare-mezi di superficie;
- infrastrutture aeroportuali di assistenza al volo.

Inoltre per affrontare con qualche possibilità di successo la questione della moralizzazione dei grandi appalti infrastrutturali, il ministro dei Trasporti, una volta approvati i progetti esecutivi, dovrà cessare di avere una parte diretta

nella gestione dei lavori e vigilerà soltanto sul rispetto dei tempi di esecuzione mantenendo la responsabilità dei collaudi di legge sia in corso d'opera che a fine d'opera.

La gestione unitaria di «sistema», porta ad una migliore organizzazione del processo produttivo dei diversi «services» di scalo e costringe il gestore ad allargare la sua sfera produttiva ben oltre l'ambito aeroportuale venendosi a produrre domande di servizio nel territorio di bacino interessato: trasporto di superficie, turismo, spedizioni, insediamenti alberghieri, informazioni varie.

La gestione unitaria consente una mobilità del personale nell'ambito del sistema, può superare l'impiego stagionale, stimola la ricerca di una offerta continua di servizi valorizzando, in tempi diversi e per tipologia di servizi differenti, i vari scali del sistema.

Nei limiti imprescindibili della sicurezza la gestione unitaria del sistema si configura anche come possibile sistema minimo di alternanza e dirottamenti resi possibili dalla flessibilità del modello che consente all'utenza di poter usufruire del servizio con certezze di operatività molto maggiori delle attuali.

Al mercato che si creerà dopo il 1992 il sistema aeroportuale offrirebbe un ventaglio di servizi articolato e flessibile rispondente alle precise esigenze del cliente ponendosi soggetto forte di contrattazione e nel contempo imprenditore disponibile al soddisfacimento della domanda più varia sia per la qualità che per densità.

Ad una spiccata concorrenzialità nel campo dei vettori i quali sceglieranno in base ad eco-

nomicità ed efficienza, si potrà far corrispondere un adeguato livello di offerta dei servizi di scalo: la concorrenza tra gestori assicura la qualità e l'economicità dell'offerta, ma ai gestori occorre offrire una opportunità imprenditoriale maggiore: modelli gestionali non chiusi nell'ambito di un singolo scalo, potenzialità produttive e di mercato svincolate da costrizioni regolamentari risalenti a decenni or sono.

Per un gestore chiamato a questi compiti si impone un nuovo modello di associazione di interessi pubblici ed imprenditoriali privati, dove nell'ambito dell'organo assembleare si confrontano e si mediano le rispettive necessità, ma dove l'ambito manageriale, nel rispetto della strategia decisa dagli azionisti pubblici e privati, è l'unico responsabile dei risultati imprenditoriali della gestione.

Un modello imprenditoriale siffatto può dare garanzie di efficienza nella individuazione delle necessità di investimenti infrastrutturali e nel contempo può assicurare risultati di efficienza nell'impiego degli ingenti capitali dello Stato necessari per adeguare l'intero sistema infrastrutturale aeroportuale italiano agli appuntamenti con l'Europa non più eludibili, né rinviabili.

Continuando i rinvii, le erogazioni tardive e clientelari, l'appuntamento dell'Italia aeronautica con il resto del mondo non avverrà, con gravissime conseguenze dirette, essendo la qualità ed il livello del trasporto aereo un passaporto essenziale per il mantenimento di una nazione sviluppata all'interno della tecnologia dello spazio, delle telecomunicazioni e della ricerca di frontiera.

FRANCO GALASSO