

Intervista all'onorevole Michele Ciafardini coordinatore del Pci per il trasporto aereo
La situazione dopo le dimissioni di Nordio
Come uscire dalle attuali difficoltà nel settore

Il caos nei cieli nasce da una politica

La situazione del trasporto aereo si fa di nuovo preoccupante al di là delle difficoltà strutturali. Ne parliamo con l'onorevole Michele Ciafardini coordinatore del Pci per il trasporto aereo

Dopo le dimissioni di Nordio e le decisioni di Santuz sulle questioni del trasporto aereo, c'è stato un breve miglioramento della situazione, ma ora siamo nuovamente in pieno caos. A tuo avviso, si tratta di situazioni congiunturali o dovute a fattori strutturali?

Voglio ricordare che le decisioni di Santuz furono prese «a furor di popolo» e un po' tardivamente compresa la soluzione data al vertice di Alitalia. Su iniziativa del Pci su cui fu convergenza generale si andò anche a un serio dibattito in aula a Montecitorio con la votazione unanime di una mozione. Santuz e il governo furono impegnati dal voto della Camera ad affrontare alcuni nodi strutturali che se non sciolti avrebbero periodicamente riproposto l'emergenza aerea. Tra questi la riforma di Civiltà (la direzione ministeriale che ha la responsabilità del settore aereo) un piano per gli aeroporti basato sulla logica dei sistemi il potenziamento della sicurezza ecc. Fin ad oggi il governo ha disatteso quella mozione. Si è accontentato di risultati parziali nel cuore dell'estate, ma oggi alla vigilia delle festività natalizie il trasporto aereo è ancora nel caos. Se non si assume questo problema come grande problema nazionale e vitale per la mobilità della gente si sarà sempre costretti a rincorrere gli eventi oppure a seguire - come è stato fatto da anni - una politica del trasporto aereo che è dettata da Alitalia e non da Civiltà governativa e Parlamento. Quanto alla situazione congiunturale di oggi si deve sapere che da 14 mesi i piloti attendono di chiudere il loro contratto e Alitalia è indebitata e responsabile per le agitazioni dei controllori di volo della Licia il discorso è un altro. L'attuale

altre organizzazioni sindacali hanno chiuso il contratto il governo che in altre occasioni ha usato maniere drastiche in questo caso rischia non di sa perché. Di fronte al ricatto di tipo terrorista che la Licia avanza a seguito delle precezioni fatte in questi giorni il governo assume un atteggiamento remissivo. Qualcuno maligna dicendo che poiché gli aderenti a questo sindacato sono di Comunione e liberazione sarebbero protetti.

Quale giudizio sulla nuova gestione di Alitalia, visto che l'hai chiamata in causa?

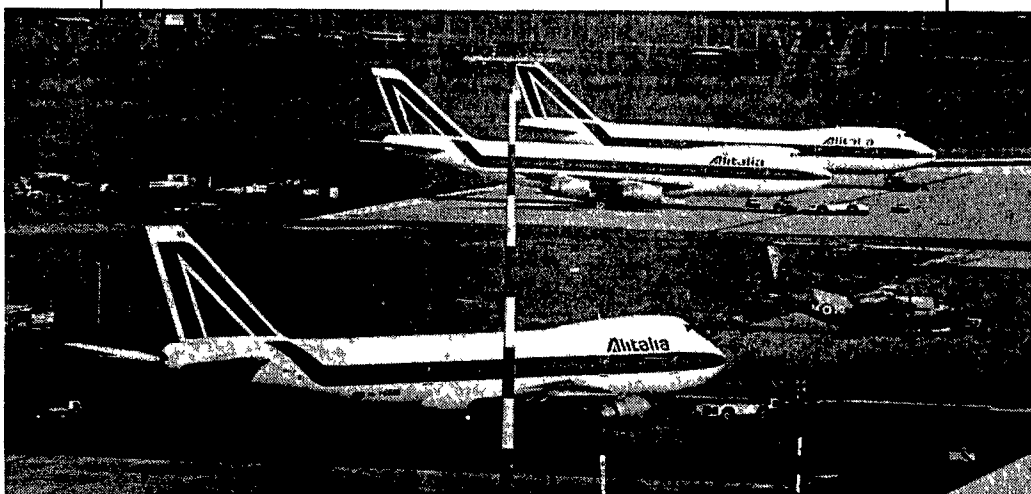
È ancora prematuro dare un giudizio completo. Qualche miglioramento però c'è in atto sia nella gestione sia nella volontà programmatica annunciata. Una cosa è certa e finì disastrosamente l'era Nordio» e il rapporto col Parlamento e senza dubbio migliorato. Nella legge Finanziaria da poco approvata alla Camera e nel provvedimento di accompagnamento e poca attenzione come ho già detto al problema del trasporto aereo. Comunque nei confronti di Alitalia è stata concessa un'ampia apertura di credito. Ma noi comunisti vorremo verificare periodicamente in sede parlamentare l'andamento complessivo della politica aziendale e in ogni caso non lasciare più alla compagnia di bandiera - come è stato fatto dai governi in questi anni - l'elaborazione di fatto della politica del trasporto aereo. Su questo saremo attentissimi.

Il Pci da tempo avanza proposte e piattaforme organiche per la riforma del trasporto aereo quali sono quelle essenziali nell'attuale situazione per uscire dalle difficoltà?

Su il mondo del 28 novembre scorso il Nobel russo-americano Wassily Leontieff che dopo anni di consulenza economica negli Usa è stato chiamato da Corbiaciov a dare un contributo al rilancio dell'economia sovietica parlò dei trasporti in Italia (dal

È diventata nuovamente preoccupante la condizione del trasporto aereo. Alla vigilia delle festività natalizie si è ancora nel caos. L'elevatissimo grado di conflittualità sociale nel settore e il decadimento quantitativo e qualitativo dell'offerta di servizio aereo. Un grande

problema nazionale, vitale per la mobilità della gente. I nodi strutturali: la riforma della Civiltà, un piano per gli aeroporti, il potenziamento della sicurezza. Il programma alternativo proposto dal Pci di fronte all'incapacità e all'inerzia del governo.



cuì governo quattro anni fa ebbe un incarico per redigere un piano di sviluppo per il sistema dei trasporti) lamenta che in questi quattro anni sono cambiati quattro ministri dei Trasporti ed egli non sa che fine farà il suo piano già consegnato. Ecco lo penso che questo continuo ruotare dei ministri in un settore così importante sia il segno della «non capacità» dei trasporti. Noi comunisti per tornare al trasporto aereo abbiamo una vera e propria piattaforma «di governo». Ci sono nostre pro-

poste di legge sulla riforma di Civiltà del Rai (registro aeronautico italiano) che è costretto a svolgere il suo compito con un organico ridotto. Assistenza al volo sul nord dei sistemi aeroportuali sulla sicurezza e sul inquinamento delle zone aeroportuali.

Quale programma alternativo il Pci presenta di fronte all'incapacità e alla incredibile inerzia del governo?

Cercheremo sulle nostre proposte la massima convergen-

za delle altre forze politiche e dei sindacati degli operai e delle professioni per il raggiungimento di alcuni risultati concreti. Parlamento e governo devono riprendere il ruolo di programmazione e di verifica - devono essere rivisti i meccanismi di controllo sulla sicurezza alla luce dell'importanza che in proporzione quasi geometrica va accumulando il trasporto aereo.

«si deve elaborare un piano di sistemi aeroportuali adeguato alle esigenze reali di mobilità nel paese e in vista della liberalizzazione europea

del 1992 - si devono adeguare subito i sistemi di Roma e Milano per non perdere il passo del Europa e per non perdere in competitività.

E il ministro?

Ho letto di una indagine giornalistica che colloca l'attuale ministro dei Trasporti tra i «salvabili». Se è vero deve essere rilevato nei fatti. Essi per ora continuano a dimostrare il contrario in un quadro scolorito e scomolante per tutto il settore dei trasporti. Si evadenziano per il trasporto aereo.

1) la crisi d'ingegneria funzionale e operativa di Civiltà.

2) l'insufficienza strutturale del Rai.

Contro la crisi è necessaria una svolta radicale

Continua la crisi del sistema del trasporto aereo e di essa una analisi viene fornita in questa pagina da Ciafardini che coordina questo settore di lavoro del Pci all'interno della commissione Trasporti. Vogliamo qui ricordare che questa crisi fu puntualmente prevista dalla Conferenza nazionale del trasporto aereo che i comunisti tennero a Fiumicino con una vastissima partecipazione nel 1981. Una analisi arricchita e confermata dalla Conferenza nazionale che si tenne a Roma nel 1986. Molte delle cose dette in quelle occasioni molte delle proposte comuniste (i volumi degli Atti sono lì a documentarle) furono criticate e perfino derise. In particolare sollevò scetticismo e riserva - intervenne lo stesso Nordio a criticarlo - la previsione che nel 1981 fu formulata di un impetuoso sviluppo della domanda di trasporto aereo sino agli anni Novanta e l'idea che quello aereo fosse destinato a diventare un vero e proprio trasporto di massa.

I fatti ci hanno dato abbondantemente ragione. Mai previsioni e proposte sono state più azzeccate di quelle formulate dal Pci in quella occasione. E oggi ci troviamo di fronte ad un dato di fondo lo squilibrio tra una domanda in potente espansione (passaggeri e merci) e un sistema ricco di colli di bottiglia inadeguato strutturalmente nella qualità e nella quantità a fronteggiare la crescita della domanda.

Non è in discussione occorre precisarlo solo questa o quella componente del sistema ma precisamente tutto il sistema.

In particolare emergono i seguenti punti di crisi: a) una assurda gestione dello spazio aereo solo in Italia diviso a spezzatino tra militari e civili e privo di mezzi tecnologici adeguati; b) un sistema di aeroporti vecchio troppo concentrato tecnologicamente obsoleto insufficiente nettamente rispetto al traffico (solo Milano e Roma dovrebbero passare dagli attuali 15-16 milioni di passeggeri di capacità a 50 milioni tra dieci anni). Oggi occorrerebbero aeroporti più grandi più agili e «fluidi» tecnicamente dotati e organizzati in veri e propri sistemi regionali e interregionali. Non si concepisce inoltre più un aeroporto di grandi dimensioni che non sia collegato per ferrovia rapida con la città. Rispetto a questo obiettivo l'Italia è indietro di 10 anni. c) un sistema di controllo della sicurezza arretrato e confuso che naturalmente appesantisce la gestione; d) un monopolio della compagnia di bandiera gestito in modo malsano e prepotente a spese degli utenti senza controlli ed ora esposto a difficoltà per la unificazione europea; e) la totale dismissione del ministero dei Trasporti rispetto alle sue responsabilità di programmazione e controllo. Una gestione del supporto con il personale del tutto assurda contratti che si rinnovano con anni di ritardo conflitti trascinati a vuoto per mesi e strumentalizzati anche per altri fini con un misto di arroganza e di incapacità a prevedere e a programmare.

Inoltre è certo che sul sistema del trasporto aereo si ribalta anche la crisi più generale del sistema dei trasporti. L'arretratezza delle ferrovie riversa sul aereo anche un traffico che altrimenti sarebbe tipicamente ferroviario (sino a 500 km un treno seno batte i aereo) e accresce la congestione dei cieli.

Insomma occorre una svolta profonda una riforma incisiva.

L'Alcatel Face sta mettendo a punto un sistema di controllo degli atterraggi: aerei seguiti con una approssimazione di 10 metri. Una speranza per le piste intasate

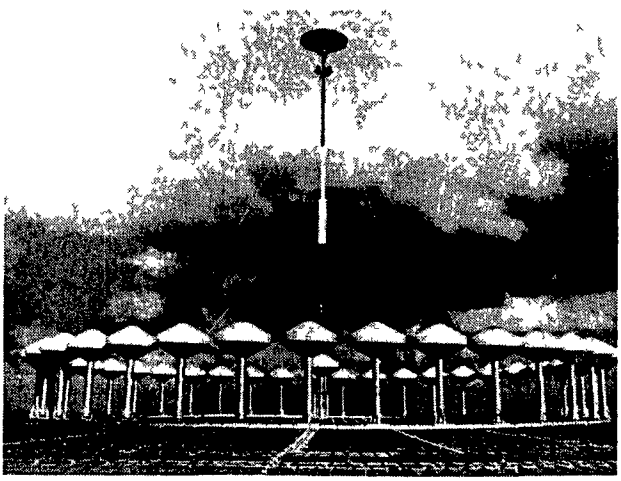
Tecnologie per i satelliti, sistemi ultraraffinati per seguire alla precisione i sistemi di atterraggio degli aerei, fibre ottiche per collegare i continenti al posto dei «tradizionali» cavi in rame, centrali telefoniche di nuova generazione la carta d'identità del gruppo Alcatel, nato dalla confluenza delle attività di Cge ed Itt, ne fa il maggior gruppo integrato di telecomunicazioni al mondo.

ROMA Il maggior produttore mondiale di centrali telefoniche numeriche il maggior costruttore di telefoni ma anche il primo produttore di cavi. L'unico fornitore presente in tutti i settori della trasmissione: dai cavi ai ponti radio ai satelliti. La carta d'identità del gruppo Alcatel è di primordine. Nato nel gennaio dello scorso anno dalla confluenza delle attività nel settore delle comunicazioni di due grandi gruppi mondiali come Cge e Itt che mantengono rispettivamente il 56% e il 37% della quota azionaria (quote minor sono detenute dalla Société Générale du Belgique e dal Crédit Lyonnais). Alcatel ha presentato nel 1987 un fatturato complessivo di 11,2 miliardi di dollari (circa 13 miliardi di dollari). Con oltre 130.000 dipendenti il gruppo è il primo fornitore europeo ed il secondo fornitore mondiale di telecomunicazioni (servizi compresi) ed il primo produttore mondiale di apparecchiature di telecomunicazione. Opera con attività produttive in 21 paesi e con attività commerciali in 110. In Italia è presente attraverso la consociata Alcatel Face con circa 10.000 dipendenti. Lo scorso anno ha realizzato un fatturato complessivo di quasi mille miliardi.

Nel 1987 la «commutazione pubblica» ha rappresentato il 22% delle attività della società con ricavi per quasi 4 miliardi di dollari. In questo settore Alcatel è il maggior produttore di centrali numeriche ovvero delle nuove generazioni di centrali. Ha infatti fornito centrali per quasi 5 milioni di linee equivalenti a 22 paesi. Uno dei sistemi utilizzati il «12» e prodotto anche in Italia.

Un altro settore chiave per Alcatel è la «trasmissione» che rappresenta il 14% del suo fatturato con una gamma estremamente diversificata dall'impianto a microonde ai cavi terrestri e sottomarini di rame o in fibra ottica con clienti che vanno dall'azienda privata al settore pubblico. In particolare è nello stabilimento Alcatel Espace di Tolosa che vengono prodotti i «canchi paganti» dei satelliti di telecomunicazione europei. Inoltre Alcatel fornisce il sistema di bordo dei satelliti francesi per telecomunicazioni Telecom 2 e del sistema di telecomunicazioni per la difesa Syracuse 2.

Il cosiddetto «business system» ha rappresentato il 22% delle vendite complessive del gruppo facendo di Alcatel uno dei principali fornitori mondiali di telematica aziendale: centrali telefoniche terminali videotex dati e



facsimile, office automation in particolare Alcatel e inoltre il primo fornitore europeo (20% del mercato) ed il secondo mondiale di centrali telefoniche Pabx con una produzione di 2 milioni di unità. E poi il primo fornitore mondiale di apparecchi telefonici con una produzione di 10 milioni di pezzi.

Un'altra posizione di primato è detenuta da Alcatel nel mercato mondiale dei cavi. Il settore rappresenta il 21% del fatturato complessivo del gruppo (nel 1987 era il 2%).

Tra le tecnologie d'avanguardia particolare interesse riveste il Dme P, la versione più avanzata dei sistemi di at-

terraggio di precisione. È in grado di fornire ai velivoli il dato di distanza con un'approssimazione inferiore ai 10 metri cinque volte in meno rispetto a quello dei sistemi convenzionali. I vantaggi potranno essere notevoli soprattutto per le intasate piste degli aeroporti italiani. Il sistema è in fase di avanzata sperimentazione. I test sono in corso presso l'aeroporto di Pratica di Mare nei pressi di Roma. D' rilievo anche il cosiddetto Gps un sistema che permette di utilizzare i satelliti per tenere sotto controllo la navigazione aerea. Ma in futuro il sistema potrebbe trovare un'utilizzazione anche per i veicoli in movimento sulla terra.

Nel cuore delle DOLOMITI... tra la jent ladina.

FESTA NAZIONALE DE L'UNITA' SULLA NEVE

12-22 gennaio 1989 - Moena
Val di Fassa - Trentino

PREZZI CONVENZIONATI PER IL SOGGIORNO:
Pensione completa in alberghi 1 2 3 4 stelle con possibilità di soggiorno per 3 giorni da L. 125.000 a L. 160.000 per 7 giorni da L. 255.000 a L. 325.000 per 10 giorni da L. 346.000 a L. 440.000. Sono inoltre disponibili appartamenti da 4 5 6 7 8 9 posti letto da L. 360.000 a L. 500.000

OFFERTA TURISTICO-SPORTIVA
Prezzi particolari, sconti e facilitazioni per gli ospiti della festa con i maestri di sci e con i noleggiatori delle attrezzature da sci SKIPASS TRE VALLI prezzi convenzionati L. 124.100 per 9 giorni, L. 96.000 per 6 giorni, L. 83.800 per 5 giorni, L. 55.000 per 3 giorni e L. 20.000 per un giorno, 20% di sconto sullo SKIPASS SUPERSKI

INFORMAZIONI E PRENOTAZIONI
Comitato Organizzatore Festa Nazionale Unità sulla Neve
Via Suftrazio 21 38100 Trento Tel. 0461/37113
presso ogni Federazione provinciale del PCI e Unità Vacanze di Milano e Roma