

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

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 della riforma della Civitalia, un piano per gli aeroporti, il potenziamento della sicurezza. Il programma alternativo proposto dal Pci di fronte all'incapacità e all'inerzia del governo.

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 continguali 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 ci 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 riprodotto l'emergenza aerea. Tra questi la riforma di Civitalia (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 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 vita le per la mobilità della gente si sarà sempre costretti a rincorrere gli eventi oppure a rincorrere come è stato fatto da anni - una politica del trasporto aereo che è dettata da Alitalia e non da Civitalia governo e Parlamento. Quanto alla situazione continguale di oggi si deve sapere che da 14 mesi i piloti attendono di chiudere il loro contratto e Alitalia è inadempiente e responsabile per le agitazioni dei controllori di volo della Licia il discorso è un altro tutte le

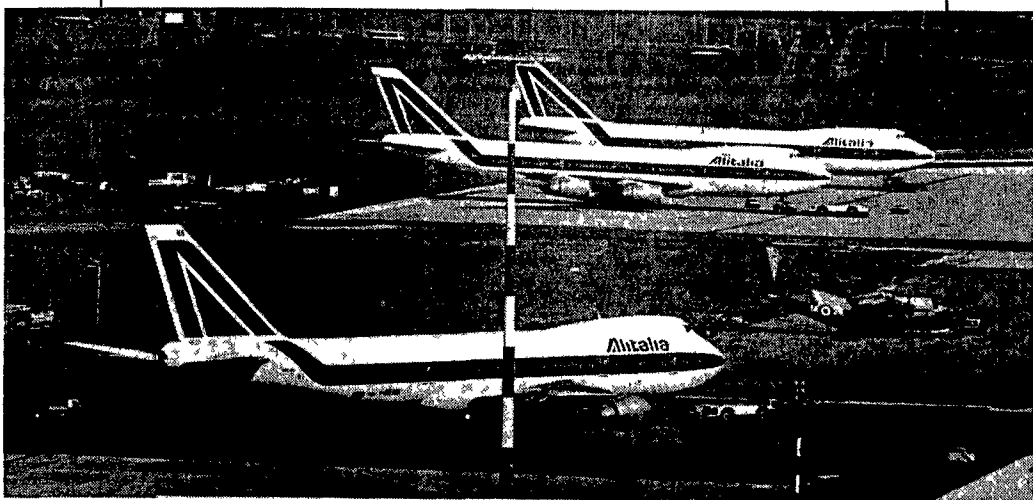
altre organizzazioni sindacali hanno chiuso il contratto. Il governo in altre occasioni ha usato maniere drastiche in questo caso nichia non si sa perché. Di fronte al ricatto di tipo terroristico che la Licia avanza a seguito delle precettazioni fatte in questi giorni il governo assume un atteggiamento 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 è in atto sia nella gestione sia nella volontà programmatrice annunciata. Una cosa è certa e finì disastrosamente l'era Nordio e il rapporto col Parlamento è senza dubbio migliorato. Nella legge finanziaria da poco approvata alla Camera e nel provvedimento di accompagnamento c'è 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 vorremmo 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 Leontief che dopo anni di consulenza economica negli Usa è stato chiamato da Garbaci a dare un contributo al rilancio dell'economia sovietica parlò dei trasporti in Italia dal



cuo 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 il pensiero che questo continuo ruotare dei ministri in un settore così importante sia il segno della «non politica» 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 Civitalia del Rai (registro aeronautico italiano) che è costretto a svolgere il suo compito con un organico ridotto riassestato dell'Anav (azienda di assistenza al volo) sul nordino dei sistemi aeroportuali sulla sicurezza e sull'inquinamento nelle 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 dei sindacati, degli operatori delle professioni per il raggiungimento di alcuni risultati concreti.

- Parlamento e governo devono riprendere il ruolo di programmazione e di verifica - devono essere riesti 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 dell'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. Essa per ora continua a dimostrare il contrario in un quadro sconvolto e sconvolgente per tutto il settore dei trasporti si evidenziano per il trasporto ae-

reo

1) la crisi d'ingegneria funzionale e operativa di Civitalia

2) l'insufficienza strutturale del Rai

3) l'elevatissimo grado di conflittualità sociale nel settore e quel che è peggio il decadimento quantitativo e qualitativo dell'offerta di servizio aereo con il coinvolgimento di decine di migliaia di utenti che subiscono sempre più sfiducati nuovi e vecchi disservizi. Se non si affrontano questi problemi non c'è governo del trasporto aereo.

## 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 I Conferenza nazionale del trasporto aereo che i comunisti tennero a Fiumicino con una vastissima partecipazione nel 1981. Una analisi accurata e confermata dalla II 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 la documentazione) 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 (passenger 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 occorrono 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 malfunzionante 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; f) 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.

Infine 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 serio batte l'aereo) e accresce la congestione dei cieli.

Insomma occorre una svolta profonda una riforma incisiva.

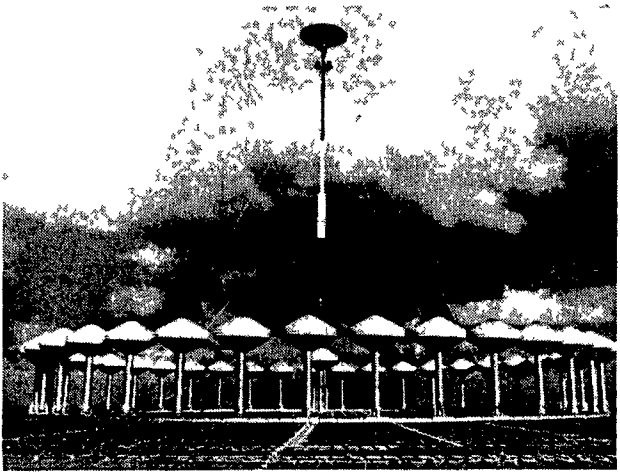
## L'Alcatel Face sta mettendo a punto un sistema di controllo degli atterraggi: aerei seguiti con una approssimazione di 10 metri. Una speranza per le piste intasate

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 in rame torinese presente in tutti i settori della trasmissione dai cavi ai ponti radio ai satelliti la carta d'identità del gruppo Alcatel è di prim'ordine. 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 minori sono detenute dalla Société Generale du Belgique e dal Credit 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 sua società Alcatel Face con circa 10.000 dipendenti. Lo scorso anno ha realizzato un fatturato complessivo di quasi mille miliardi.

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

Un'altra posizione di primo piano è detenuta da Alcatel nel mercato mondiale dei cavi. Il settore rappresenta il 21% del fatturato complessivo ed impiega 19 mila addetti nel mondo distribuiti in 85 impianti. In particolare la società è il maggior produttore mondiale di cavi per telecomunicazioni tanto da essere uno dei mag-



giori consumatori mondiali di rame (oltre 400.000 tonnellate all'anno) e di alluminio. Non manca ovviamente una crescente presenza nel campo delle fibre ottiche tra i loro Alcatel ha acquistato il contratto per la realizzazione dei collegamenti sottomarini tra Australia e Nuova Zelanda e tra Italia e i paesi del Mediterraneo orientale.

Il settore delle «installazioni» fa capo operativamente alla consociata italiana Siette e rappresenta quest'anno il 4% del fatturato complessivo del gruppo (nel 1987 era il 2%). Tra le tecnologie d'avanguardia particolare interesse investe il Dme P la versione più avanzata dei sistemi di at-

terraggio di precisione. È in grado di fornire ai veicoli 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. Di rilievo anche il cosiddetto «Ops» 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 Saffragio 21 38100 Trento Tel. 0461/37113  
presso ogni Federazione provinciale del Pci e Unità Vacanze di Milano e Roma.