

Intervista a Lucio Libertini



Difficoltà, problemi e prospettive del trasporto aeronautico
La programmazione internazionale nella gestione degli spazi
L'uso coordinato di treno e aereo: perché siamo così indietro
L'unificazione economica europea e i processi di deregulation

L'aviazione verso il 2000

Prima di tutto - inizia Libertini - è vero che c'è un crescente affollamento dello spazio aereo. Sono trascorsi poco più di sessant'anni da quando il volo di Lindberg dalla costa americana a Parigi apparve un miracolo, e solo dopo la seconda guerra mondiale sono cominciati i primi voli di linea transoceanici. Ma soprattutto nel giro degli ultimi trent'anni tutto è cambiato. I cieli si sono gremiti di trasporto aereo e divenuto di massa. Sui grandi aeroporti vi sono migliaia di voli giornalieri, la flotta aerea commerciale sfiora nel mondo i 12.000 apparecchi, ne è all'orizzonte del Duemila la soglia dei 20.000, buona parte dei quali wide-body, sino a 400 passeggeri. Nel 1987 nei paesi aderenti all'Oac (i paesi occidentali e l'Urss) il trasporto aereo ha movimentato oltre un miliardo di passeggeri, 18,5% più del 1986. Si cercano soluzioni per un aumento della capacità di trasporto, ma, sulle rotte più lunghe, anche nuove soglie di velocità. È in discussione il progetto dell'aereo sub-orbitale. Il trasporto aereo è trasporto di massa per i passeggeri, e ora anche per certi tipi di merci.

Le previsioni per il futuro vanno nella direzione di una ulteriore crescita?

È prevista una crescita impetuosa. Gli studi dell'Eurocontrol prevedono sino al 2000 incrementi di traffico che raggiungono anche il 10% annuo. Questa è la tendenza anche in Italia, dove nel 1988 il trasporto aereo è cresciuto di 50.000 movimenti e di 4 milioni di passeggeri. Noi comunisti sosteniamo l'idea di uno sviluppo massiccio del trasporto aereo sin dalla nostra prima conferenza nazionale dell'aviazione civile, tenuta a Fiumicino nel 1981. Allora avemmo consensi, ma anche clamorosi dissensi. Nordio dissentì dalle nostre valutazioni, e di conseguenza non fu d'accordo con la nostra richiesta di una Alitalia più grande, impegnata a fondo anche nei charter, nel trasporto merci nella intermodalità. Egli si considerava un sovrano assoluto di un'area protetta da un ferro monopolio: era la clientela che doveva bussare alla porta di Alitalia, non era Alitalia che doveva orientarsi al mercato. Oggi tutti devono riconoscere la verità dei fatti. Il nuovo presidente di Alitalia, Vern, ha enunciato una strategia che si basa precisamente sulla convinzione che il trasporto aereo è un trasporto di massa, che opera in un mercato sempre più aperto e propone un grande sforzo per adeguare la Compagnia di bandiera ai nuovi compiti.

Questa analisi che fa comporta conseguenze operative, immagino...

Certamente. Dobbiamo capire sino in fondo che il trasporto aereo proprio perché di massa si configura come un sistema che raccoglie più sottosistemi: la gestione dello spazio, le flotte, i sistemi aeroportuali, i collegamenti tra aeroporti e città, e con gli altri modi di trasporto. Un sistema richiede una accurata programmazione anche perché si deve in ogni momento obbedire a standards precisi, che solo possono garantire sicurezza e regolarità. Ma quando in poche ore si attraversano gli oceani è chiaro che questa programmazione deve essere internazionale. Ma vorrei sottolineare, ora la connessione tra i vari modi di trasporto. Da Roma a Milano si vola in 50 minuti ma un autobus impiega da Roma a Fiumicino un tempo maggiore. I collegamenti tra città e aeroporti assumono dunque un rilievo crescente. Ma la congestione dello spazio sull'asse verticale dei maggiori aeroporti obbligherà al decentramento aeroportuale il quale tuttavia richiede trasporti ferroviari rapidi tra gli aeroporti. Inoltre la funzione di ciascun tipo di trasporto va specializzata o integrata. La distanza tra Milano e Roma, tra Roma e Venezia è ferroviaria se le ferrovie non rimangono quelle

Si discute di una crisi del trasporto aereo, di una vera e propria strozzatura che si è determinata in questo traffico. Di che si tratta? Come stanno le cose? Poniamo l'interrogativo al senatore Lucio Libertini, che ha una lunga esperienza in questo campo: presidente della commissione Trasporti della Camera dei deputati, re-

sponsabile del settore trasporti e delle infrastrutture della direzione del Pci per dieci anni, è ora vicepresidente del gruppo comunista del Senato con compiti di coordinamento della politica economica. I problemi sul tappeto. La flotta commerciale sfiora nel mondo i 12.000 apparecchi, che presto diventeranno 20.000, buo-

na parte dei quali wide-body sino a 400 passeggeri. La situazione italiana. I grandi flussi esigono processi di decentramento. Occorrono piloti e specialisti, mentre vanno norganizzate e incrementate le strutture a terra. Quali le cause dei ritardi e delle disfunzioni? Che cosa propone il Pci?

CLAUDIO NOTARI

di 60 anni fa, mentre da Milano a Palermo si dovrebbe andare essenzialmente in aereo. E tra Roma e Milano la quantità dei flussi di traffico, come dimostrano le simulazioni effettuate al calcolatore, esige l'uso coordinato di treno e d'aereo.

Si direbbe che il sistema italiano del trasporto aereo non sia ben messo...

Il sistema nostro - ma è quasi un non sistema - è troppo piccolo, distorto, inadatto ai nuovi compiti, e registra ritardi enormi in ogni sua parte. Altro che scopren. Si anche questi sono un problema, ma il caos e la congestione sono in verità la cima emergente di un iceberg: la crisi di un sistema sproorzionato ai flussi di traffico.

Può indicare le principali carenze?

Prima di tutto, è proprio la gestione dello spazio aereo ad essere drammaticamente insufficiente. Certo, si comincia a riconoscere che essa ha limiti precisi in assoluto: il traffico aereo, se raggiunge certe dimensioni, si congestiona, si paralizzava, pone acuti problemi ambientali. Ma l'Italia è alle prese con i limiti relativi, assai inferiori, di un impianto anomalo e arretrato. Un confronto, ad esempio, con la fascia atlantica, dice che l'Italia, nel suo spazio aereo, può realizzare un volume di traffico pa-

ri a meno di un terzo di quello della fascia atlantica. Perché siamo così indietro? Intanto perché l'attuale regime della gestione dello spazio è il frutto di un assurdo compromesso che ha spezzettato il cielo tra le autorità civili e le autorità militari come non avviene in nessun altro paese avanzato e con le peggiori conseguenze. In secondo luogo, per vari motivi e per le assurde politiche del governo, la nostra assistenza al volo si avvale di mezzi tecnici lacunosi e spesso obsoleti. Perfino la copertura radar non è ancora completa, gli impianti tradizionali sono in molti casi vecchi, e siamo vincolati a vecchi sistemi (ad esempio il Nbd e il Vor) mentre nel mondo l'assistenza al volo sta passando a sistemi satellitari e alla navigazione d'area. Infine l'azienda di assistenza al volo spietatamente lottizzata, e connotata da pesanti eredità burocratiche, non ha un management che sia ancora all'altezza dei compiti difficili e crescenti. Nei suoi confronti il governo fa una cieca politica di restrizioni finanziarie. Non ci si rende conto che in questo campo si possono fare investimenti redditizi, che c'è un grande mercato disponibile, e che le stupide politiche della lesina non solo rendono più insicuro il volo, ma precludono utili consistenti e preparano solo deficit da sanare successivamente.

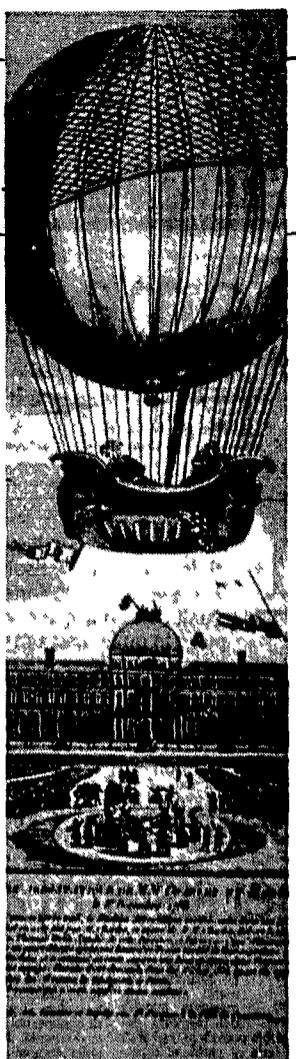
C'è poi la questione degli aeroporti...

Qui i ritardi e arretratezze sono enormi, e il divario tra capacità recettiva e domanda sta andando verso più milioni di passeggeri. Il governo non è mai riuscito a redigere un piano degli aeroporti che corrispondesse all'assetto che era stato deciso negli anni settanta (due grandi aeroporti intercontinentali a Roma e a Milano compresa la nuova Malpensa e sette moderni aeroporti intercontinentali). Nel perseguire questa politica si è andati avanti a pezzi e bocconi, spesso con scelte casuali, e con una lentezza spaventosa nella attuazione degli interventi decisivi. Gli aeroporti italiani non sono adeguati né come dimensioni né come tecnologie. Essi sono attrezzati per il traffico che c'era nel 1978-80 e invece oggi il traffico ha già raggiunto i livelli che si prevedevano fossero raggiunti nel 1995. A questa arretratezza fanno riscontro sistemi gestionali irrazionali. Le competenze sono estremamente sminuzzate tra vari enti e autorità, e dunque non esiste quella unica direzione aeroportuale che corrisponde alle più elementari esigenze gestionali. Il direttore di aeroporto di Civitavecchia si allinea e si sovrappone alla vera e propria direzione gestionale. Ma oggi non si tratta neppure più di superare le arretratezze e le disfunzioni e di attuare un disegno di sviluppo e

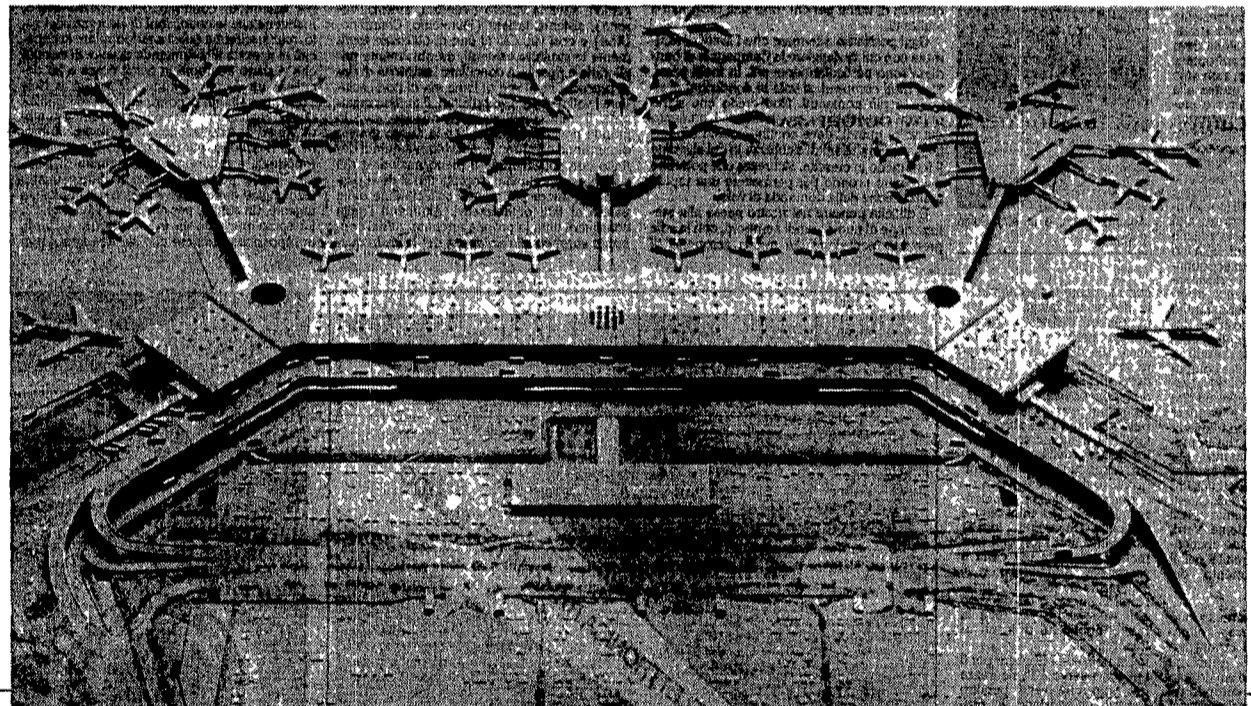
di razionalizzazione che era stato tracciato nel 1978, al tempo della unità nazionale. La situazione nel frattempo è cambiata: la domanda di trasporto aereo ha toccato livelli impensabili qualche anno fa, e dunque il sistema degli aeroporti deve essere adeguato alle nuove condizioni. I grandi flussi di traffico esigono processi di decentramento e dunque, pur ingrandendo gli aeroporti esistenti, occorre andare a sistemi interregionali, che siano capaci di decentrare arrivi e decolli, e che siano collegati da un trasporto ferroviario rapido. Lo sforzo finanziario e gestionale necessario per fronteggiare la sfida dello sviluppo è in questo campo enorme (anche se gli aeroporti maggiori sono autentiche miniere d'oro, capaci di ripagare i più elevati investimenti). Ma ci vorrebbero un programma, una politica, un reale governo del settore.

Infine, un problema scottante, l'Alitalia...

Ho già ricordato i tratti della strategia di Nordio che ha dominato Alitalia per tanti anni. E ho detto che Vern si propone una politica nuova, mirata al recupero del ritardo e all'espansione una politica che l'unificazione economica europea e i processi di deregulation rendono urgente e necessaria. Ma anche qui, l'impegno è tremendo. Per darne un'idea, basterà dire che la flotta deve crescere da 117



Una stampa del primo pallone aerostato salito in volo nel 1783 in Francia, a sinistra, un plastico del progetto dell'Aerostazione Malpensa 2000 a Milano.



Da tempo era stato sollecitato dal Pci ciò che solo ora propone il governo

«La sicurezza va comunque garantita»

MICHELE CIAFARDINI*

gno più attento del governo italiano nel problema della sicurezza dei voli nazionali ed una iniziativa autorevole per garantire la stessa in campo internazionale. La liberalizzazione dell'accesso ai voli nazionali da parte delle compagnie straniere prevista per l'inizio del '93 potrà acuire i problemi della sicurezza e non ci si può quindi adattare sulle norme internazionali vigenti. Queste potevano andar bene prima che si verificasse quella crescita quasi geometrica della domanda di trasporto aereo che è la caratteristica della odierna mobilità. Non a caso il Parlamento italiano ha istituito una commissione mista per l'indagine conoscitiva sulla sicurezza del volo. Purtroppo questa commissione per motivi che sfuggono ad ogni valutazione

dopo una attività iniziale abbastanza valida ha improvvisamente cessato la sua iniziativa. Eppure si stavano raccogliendo elementi fondamentali per procedere alla individuazione delle linee legislative su cui muoversi sul piano nazionale e delle iniziative da mettere in atto in campo internazionale per una effettiva garanzia di sicurezza. Non ancora sono note le linee sulle quali intende muoversi il governo sul piano internazionale.

Certo non dovrebbe essere più consentito a ciascuna compagnia aerea di fissare essa sola e per i suoi soli aerei le condizioni minime per la sicurezza e le valutazioni ad essa connesse. Le minime di

sicurezza che si pretende realizzato per esempio nel traffico stradale. Comunque, «sicurezza» nel trasporto aereo è una somma di coefficienti relativi ai mezzi all'addestramento dei piloti, allo stato degli aeroporti, all'assistenza al volo alle aviovie. Le norme internazionali se rispettate, già garantiscono un grado di sicurezza certamente non assoluto ma molto vicino all'assoluta. Esse vanno riviste e migliorate. Ma al di là di quanto si potrà decidere a livello internazionale, alcune cose il governo deve fare subito. E quanto emerso dalle audizioni tenute dalla commissione sulla sicurezza del volo.

La ricordata liberalizzazione del 1992 potrà creare pro-

blemi alla nostra compagnia di bandiera che dovrà agire in un regime non più monopolistico. Ma dalle stesse cose dette dai dirigenti dell'Alitalia e Alti emergono capacità imprenditoriali e professionalità in grado di garantire la sicurezza che fino ad oggi ha contraddistinto l'attività delle nostre compagnie. A nostro parere, si potrà stare dignitosamente sul mercato senza di mutuire anzi potenziando, le norme di sicurezza in vigore. Dalle audizioni è emerso anche che è necessario e urgente completare la rete radar nazionale (e sarebbe opportuno che non ci fossero sprechi e doppioni ma si pensasse a una organica e razionale integrazione con i sistemi radar dell'aeronautica militare) e integrarsi nel sistema di assistenza al volo europeo (Euro-

control). Sarà anche opportuno piuttosto che chiedere nei momenti di emergenza la cessione di alcune aeree da parte dell'aeronautica militare, che il ministro dei Trasporti si batta per una totale integrazione del traffico aereo militare e civile.

Si devono inoltre evitare i rischi delle interferenze militari nazionali ed estere sulle rotte civili anche rivedendo gli accordi internazionali e in stretta collaborazione con l'aeronautica militare. Devono infine essere reso più sicuri i grandi sistemi aeroportuali di Roma e Milano spendendo rapidamente e correttamente i soldi stanziati senza incorrere come è avvenuto in questi giorni nella denuncia di incapacità e inefficienza rivolta con durezza dalla corte dei Conti ai vari Enti impegnati nel trasporto aereo. Oltre che al ministero stesso, il governo communi a rispondere concretamente agli impegni assunti alla Camera nel luglio '88 (rordinio del sistema aeroportuale, ruolo di programmazione e controllo di Civitavecchia, potenziamento del Registro aeronautico).

* responsabile del gruppo dei deputati del Pci per il trasporto aereo

Non vedremo più sui banchi di Montecitorio il volto nobile e sereno della collega Gigliola Lo Cascio. Il suo breve viaggio di piacere con tutta la sua famiglia si è concluso con lo schianto del charter cubano in fase di decollo all'aeroporto di L'Avana dove 113 italiani con i loro equi paggio e con altri ignoti abitanti di povere case ai margini della pista hanno trovato una assurda e incredibile morte. È una tragedia che si somma alle altre soprattutto quella della Azzorre che nel settore dei voli charter ha funestato questo 1989 con più di 700 vittime. Di queste più di 250 sono italiane. Per di più in Italia a Roma un altro charter di nazionalità ugandese precipitò in fase di atterraggio col suo carico umano.

Potrà essere un caso ma l'Italia è stato il paese più colpito e più oggettivamente interpellato da queste sciagure. Il vicepresidente del Consiglio Martelli si è accorto di questo problema e propone vertici sulla sicurezza del volo e iniziative del governo. Bene. Meglio tardi che mai! Da tempo noi comunisti con proposte di legge e iniziative parlamentari abbiamo sollecitato un impe-