

AEREI & AEROPORTI

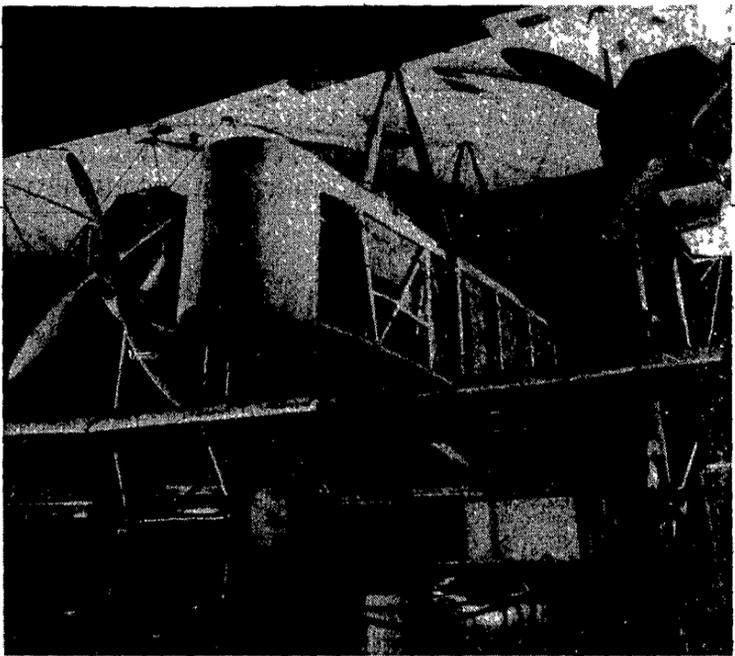
Quali le soluzioni?

Rispondono i presidenti delle commissioni Trasporti del Senato e della Camera Guido Bernardi e Antonio Testa Come affrontare le attuali difficoltà

Come far migliorare i traffici nei cieli

1 Il trasporto aereo italiano conosce una serie di difficoltà e deve risolvere molti problemi in presenza di un forte trend di sviluppo. Quali sono a suo avviso i problemi principali e in quali direzioni vanno cercate le soluzioni?

2 In che modo il Parlamento può concorrere alla soluzione dei problemi aperti nel sistema del trasporto aereo?



Il Vickers Vimy, primo aereo che ha sorvolato l'Atlantico nel 1919, esposto a Londra

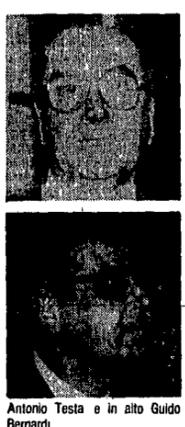
Bernardi: gravi ritardi nei sistemi aeroportuali

1 Penso che effettivamente lo sviluppo del trasporto aereo abbia posto a tutti gli Stati una serie di problemi drammatici e certamente per l'Italia che sconta i ritardi nel l'ammendamento della rete aeroportuale i problemi sono più gravi. In questa prima riflessione vorrei richiamare il quadro europeo in cui ci muoviamo ad un anno dall'inizio di quel fenomeno che chiamiamo «liberalizzazione» per cui ormai è in questo quadro che noi dobbiamo vedere lo sviluppo della nostra aviazione commerciale. Quest'anno ha evidenziato luci ed ombre ma non ha certamente frenato il fenomeno visto che presso il Parlamento l'accordo Cee verrà sensibilmente esteso e che il numero dei paesi interessati alla «regolazione» di fatto finirà con il raddoppiarsi passando dagli attuali 12 a 22.

Tra i punti negativi il caso dei cieli nella scorsa estate per l'impennata della domanda che ha gonfiato in modo anomalo il mercato moltiplicando le frequenze e collegamenti e mettendo letteralmente in ginocchio l'intero sistema. In questa situazione sono emerse - in modo clamoroso - le inadeguatezze delle infrastrutture aeroportuali e di gestione del traffico e delle aeree dimensionate per volumi di crescita molto più bassi.

Va ricordato che nel corso dell'anno i movimenti aerei registrati in Europa hanno superato i 3,5 milioni un tetto che era stato ipotizzato raggiunto non prima del 1995. Su soli aeroporti italiani in particolare gli incrementi di traffico generalizzati e non previsti sono stati in media del 15-20% con punte anche del 30-35%. L'espansione peraltro ha trovato conferma anche nei dati relativi al traffico mondiale. Nel 1988 il sistema dell'aviazione commerciale ha servito oltre un miliardo di persone (per il secondo anno consecutivo) e 53 miliardi di tonni/km di merci con un incremento complessivo medio del 7% per i soli servizi regolari e rispettivamente del 4% per i passeggeri del 10% per le merci e del 3% per la posta. I limiti strutturali hanno presentato il principale nodo del sistema e continuano a essere risolti in maggior parte sia per il controllo del traffico sia per la capacità delle aeree. A fronte di questo indubbio elemento di debolezza stanno comunque alcuni aspetti positivi che sembrano non dimostrare come l'Europa non rischi di ripetere le esperienze negative della «regolazione selvaggia» già vissuta dal trasporto aereo nordamericano.

Innanzitutto l'accordo sulla liberalizzazione Cee nato con l'intento di essere graduale e moderato si è rivelato un complesso meno traumatico del previsto. Ciò anche perché la concorrenza tra i vettori di linea nazionali non ha mostrato finora caratteristiche di esasperata aggressività e spregiudicatezza esprimendosi soprattutto nella qualità del servizio e del prodotto offerto. In secondo luogo dinanzi al crescente peso assunto dai vettori charter le maggiori compa-



Antonio Testa e in alto Guido Bernardi

Testa: siamo il paese con la più elevata crescita della domanda di volo

Trasporto regionale la novità degli anni 90

1 Si racconta che negli Stati Uniti volino due persone su tre in Italia due su venti. Ogni anno in Europa gli utenti del mezzo di trasporto aereo aumentano del 5%. In Italia oltre il 10%. Stando quindi un paese in cui la crescita della «domanda di volo» supera quella di tutti gli altri paesi industrializzati ed ha una prospettiva di sviluppo assai vasta. Assai vasta ma non infinita. Infatti l'aumento dei voli deve essere rigidamente controllato per ragioni di sicurezza. Né è pensabile che avvenga per il volo ciò che è avvenuto per l'auto: ove esistono sistemi stradali che portano da 6 a 10 volte la quantità di utenti per cui sono stati progettati e realizzati.

Oggi possiamo affermare che i livelli di sicurezza con cui si viaggia nella Compagnia di bandiera sono particolarmente alti. In molti paesi Stati Uniti compresi si vola in condizioni di sicurezza più contenute. Non credo che siano obiettivi che debbano essere imitati. L'aumento del volo quindi deve continuamente rapportarsi alle condizioni di sicurezza in cui si svolge il fenomeno in crescita. Sicurezza che potrebbe essere proprio per permettere una rapida realizzazione della domanda di volo.

È difficile pensare nel nostro paese alla realizzazione di nuovi grandi aeroporti con la sola probabile eccezione del nuovo aeroporto di

Napoli da allocarsi in un'area tra Napoli e Roma. La realizzazione di un aeroporto comporta una serie di controindicazioni per l'occupazione territoriale per il rumore per i costi ed ha bisogno in Italia di lunghissimi tempi per la realizzazione. Va svolta quindi una politica di miglioramento e di allargamento delle attuali strutture aeroportuali. Si resta peraltro sbalorditi quando si pensa che abbiamo da oltre tre anni stanziati e liquidati più di duemila miliardi per gli aeroporti di Fiumicino e di Malpensa e non si è ancora spesa una lira!

Gli aeroporti italiani vanno collegati in un sistema lombardo (Linate, Malpensa, Bergamo) sistema veneto (Linate, Treviso, Verona) sistema laziale (Fiumicino, Ciampino, Lirio) e così via. Ciò al fine di utilizzare totalmente le strutture esistenti eventualmente migliorarle e riuscire a conciliare l'esigenza di dare precedenza ai voli di linea ma di non escludere i voli charter i voli d'affari il traffico regionale. Il traffico regionale va ribadito sarà la grande novità degli anni 90 la nuova grande dimensione che prenderà il volo. Va quindi definito con sollecitudine il piano nazionale dei sistemi aeroportuali e soprattutto si deve passare con ancor più grande sollecitudine dalle parole ai fatti organizzativi. Altrimenti l'Italia constaterà tutta la propria arretratezza nel confronto europeo alla scadenza del 1992. In que-

sto ottica dobbiamo affrontare con grande responsabilità la liberalizzazione a più compatte del traffico aereo. Questa è una questione molto complessa anche pericolosa quando nascono abbassamenti di parametri di sicurezza ma è una questione non eludibile pur dovendosi affermare a parere di chi scrive il primato di servizio della Compagnia di bandiera.

Il più urgente dei problemi italiani però non è la ristrutturazione degli aeroporti italiani bensì il rinnovamento tecnologico dei sistemi di partenza e di avvicinamento. Il rinnovamento tecnologico cioè l'uso delle più moderne tecnologie sia a terra che sugli apparecchi ed anche nei sistemi di controllo dello spazio aereo mantiene alte le condizioni di sicurezza del volo ma riuscirebbe quasi a raddoppiare la capacità di risposta alla domanda di volo. Si calcola che vi siano aeroporti in cui si riesce a far decollare un aereo al minuto (Londra e New York). In Italia ne occorrono due. Ciò significa che se realizziamo un'organizzazione più efficiente ed una dotazione di tecnologie più moderne riusciamo pur con gli attuali sistemi aeroportuali a raddoppiare la quantità di aerei che possono volare. Il rinnovamento tecnologico dunque deve diventare la battaglia urgente da subito per alzare l'Italia al 92. La spesa preventivata è solo di 700 miliardi non possiamo credere che sia una spesa non

ritrovabile nelle pieghe del bilancio dello Stato.

2 Il Parlamento deve occuparsi di più dei problemi del volo visto che alla sua capacità normativa è rimessa la risoluzione dei problemi di finanziamento di individuazione di obiettivi primari e probabili. In che modo il Parlamento può concorrere alla soluzione dei problemi aperti nel sistema del trasporto aereo? Imponendo un imminente intervento del Parlamento a compiti essenziali per portare l'Italia a livello europeo sia decidendo una omogeneizzazione sempre maggiore con il resto d'Europa dei sistemi di controllo sia stimolando aeronautica azienda di controllo del volo e governo ad inizio più idonee al fine di utilizzo degli spazi aerei e della loro sicurezza.

Il Parlamento dovrà decidere infine una iniziativa nel segno dell'adozione o meno dei piani di rinnovamento tecnologico nelle strutture di terra e di controllo dello spazio aereo nella coscienza ormai acquisita che il sistema di partenza dell'Italia in questo settore all'appuntamento del 1992. Abbiamo bisogno di un governo che sappia essere interlocutore non elusivo di questa problematica.

correttamente e spedatamente le risorse affidategli per ammodernare il sistema. Questo obbligo però ne richiama un altro che dobbiamo affrontare senza ulteriori rinvii quello dello snellimento delle procedure concorsuali. Fin qui la legislazione «garantista» ha saputo garantire solo abissi in ritardo tra il momento politico legislativo dell'impegno di spesa fino al momento amministrativo della spesa stessa.

Nella selva delle competenze trasversali (tra ministeri) e verticali (Stato Enti locali) dobbiamo tirar fuori una normativa garantista ma certa e scorrevole. Altrimenti non si eviteranno né ritardi né corruzioni. E questo è un discorso che vale anche per tutte le opere pubbliche attinenti ai trasporti.

Un nodo da sciogliere per il trasporto aereo è la sicurezza del volo che vede peraltro formarsi un'adesione a programmi europei comuni per cui ormai i cieli sono diventati piccoli per un trasporto che si intensifica ogni giorno di più. Noi abbiamo pressoché concluso una approfondita indagine conoscitiva sulla sicurezza del volo ma è ormai tempo di affrontare il problema a livello legislativo per dargli organicità di controlli e certezza di procedure anche al fine di trarre dagli incidenti passati utili direttive a carattere preventivo.

Altro problema è la riforma di Civiltà di cui si parla da anni ma che è diventata ormai indilazionabile. So che il governo ha preparato una prima bozza di riforma e mi auguro che quanto prima possa mandarla al Parlamento. Non sono in grado di conoscerne i contenuti ma spero che si tenga presente il principio di una netta separazione tra responsabilità programmatrice e di controllo e poteri gestionali la cui commistione è stata finora sorgente di inconvenienti notevoli.

Infine un altro nodo da sciogliere quello di una regolamentazione del diritto di sciopero nel settore del trasporto aereo ove si voglia conoscere in tempi di estrema mobilità a questi servizi il carattere di «servizio pubblico essenziale».



CI SONO POSTI DOVE SI ATTERRA GRAZIE ALL'ITALIA: 40 PAESI DEL MONDO. AD ESEMPIO.

Un gruppo di aziende di sofisticata tecnologia 13.000 uomini di elevatissima qualificazione professionale 1.600 miliardi di fatturato 1.000 miliardi stanziati nella ricerca per i prossimi 4 anni. Questo è RSE, Raggruppamento Selenia Elsag (IRI Finmeccanica) la maggiore concentrazione nazionale nell'elettronica dei grandi sistemi per impieghi civili e militari.

Capofila RSE è la Selenia un'azienda di alto livello tecnologico che compete con successo sui mercati internazionali con i suoi sistemi.

