

L'utente non sarà più un «ostaggio»

**Aria di distensione tra vertice Alitalia e lavoratori. D'ora in poi le trattative inizieranno 6 mesi prima della scadenza contrattuale. Negli obiettivi della Filt priorità all'Authority e al riequilibrio dei carichi di lavoro**

# Le corsie preferenziali nel cielo e a terra

Guardati con diffidenza e risentimento dall'utente che ritiene responsabili delle numerose disfunzioni quotidiane, i lavoratori dell'aviazione civile si disciolgono da lettura troppo facile delle loro vicende contrattuali. Durante le aspre e lunghe battaglie sindacali dell'era Nordio l'utente è stato preso in ostaggio - spiega senza mezzi termini il pilota Franco Di Antonio - per dirimere questioni interne all'azienda. Oggi comunque i rapporti stanno lentamente migliorando e, nonostante la persistente frammentazione di sigle e associazioni sotto le quali si riconoscono le varie categorie di lavoratori, il dialogo tra azienda e sindacati mostra segnali di distensione. Naturalmente a questo risultato hanno contribuito in modo determinante il cambiamento ai vertici Alitalia (con l'arrivo di Verri) e il puntuale e forte impegno della Filt per snellire le procedure dei rinnovi contrattuali che «d'ora in avanti» dice con giusta soddisfazione Guido Abbadessa, segretario nazionale della Filt-Cgil - inizieranno sei mesi prima della scadenza. Pertanto il regime vertenze (in dicembre gli integrativi di terra e ad aprile '90 il contratto degli assistenti di volo) non dovrebbero segnare contrattori.

Ma, se le rose cominciano a spuntare, è pur vero che i lunghi anni di gestione Nordio hanno lasciato segni profondi nel complesso e variegato mondo del trasporto aereo. Escludendo i lavoratori dagli obiettivi aziendali, è andato via via scemando quello spirito di corpo che aveva permesso il grande sviluppo dell'Alitalia. E con la demotivazione del personale si è deperito il grande patrimonio di professionalità indispensabile ad una azienda che deve affrontare entro breve (1993) la concorrenza agguerrita di compagnie straniere in casa propria. In più Verri si trova con uomini e mezzi ristretti all'osso; con problemi di adeguamento tecnologico in comparti essenziali (nei servizi a terra e nel controllo

Aria di tensione tra il vertice Alitalia e i lavoratori? Si direbbe proprio di sì. Innanzitutto, grazie all'azione sindacale, le trattative per i rinnovi contrattuali inizieranno sei mesi prima della scadenza. Ciò dovrebbe mettere al riparo da lunghe astensioni dal lavoro che hanno causato in passato gravi disagi

a tutta l'utenza dell'aviazione civile. Ciononostante i problemi da risolvere sono tanti e pressanti: «Authority» aeroportuale, gestione dello spazio aereo, formazione del personale, congestione Roma-Milano e sottoutilizzo di altri scali, carichi di lavoro da riequilibrare e retribuire in modo diversificato.

Innanzitutto alla congestione del traffico sui due poli principali Roma-Fiumicino e Milano-Linate. Una ipotesi praticabile è quella di sfruttare meglio aeroporti oggi sottoutilizzati come Torino, Genova, Bologna, Bergamo e Venezia in area padana, Brindisi e Lamezia Terme per il Sud. Un alleggerimento del flusso sui due scali principali - al limite della saturazione non solo nelle ore di punta, 7/9 e 18/20 - consentirebbe anche un risparmio dei carichi di lavoro attualmente sproporzionali rispetto ad altri aeroporti. Analoga proposta viene formulata dall'Anav per riequilibrare le aree di controllo del traffico e i relativi carichi.

Una spinta in questo senso potrebbe darla proprio la Filt - dice Abbadessa - che intende proporre all'azienda di retribuire fortemente professionalità e lavoro pesante, nonché di introdurre nel contratto un integrativo per area di produttività (ovvero in base all'aeroporto di sistema e ai carichi specifici di lavoro). Oggi come oggi, infatti, è quanto mai frequente sia a Roma sia a Milano il rientro forzato di personale di terra, tecnici e assistenti di volo, con conseguente accumulo di ore di riposo e ferie.

Impegno quindi anche una revisione dei organici, adeguata al previsto, ulteriore incremento della flotta Alitalia, e del traffico aereo, entro la metà degli anni 90. Un problema che avrebbe già dovuto essere prevenuto anni fa e che rischia di essere il vero limite allo sviluppo. In prospettiva mancano infatti un numero di piloti pari all'attuale. Ma in Italia non esistono come in Francia e Spagna - scuole nazionali di formazione professionale; il travaso dal militare al civile avviene col congegno e generalmente in età avanzata, a fine carriera; e le compagnie private come Aliblu ed Eleurop attingono sempre più tra il personale Alitalia. L'Europa unita avanza, ma il nostro sistema del trasporto aereo è in grave ritardo.

ROSSELLA DALLO

del traffico aereo), di turnover, di sproporzione dei carichi di lavoro e di flusso, di formazione professionale (tecnici, assistenti di volo e piloti). «Assolutamente prioritaria è, però, l'istruzione», dice Abbadessa e con lui concordano i rappresentanti di categoria di una Authority che programmi e coordini tutti i soggetti indispensabili alla vita di un aeroporto e al volo. Solo in questo modo, infatti, è possibile costruire un reale ed efficiente sistema del trasporto aereo - integrato all'interno (ovvero comprendendo dogane, Civiltà, servizi di sicurezza, ecc.) e con la città. Non si può parlare di «sistema» se non si prevedono collega-

menti adeguati e veloci con il centro urbano. Non meno importante, anche sotto il profilo della sicurezza come insegna la tragedia di Ustica, è la questione relativa alla gestione, oggi separata, dello spazio aereo nazionale, prevalentemente in mani militari. Se non esiste problema per quanto riguarda gli aeromobili (Dario Bircich, tecnico elettronico ci conferma che neppure nei momenti di battaglia sindacale più aspra si è venuti meno a questo principio di sicurezza), l'integrazione tra controllo civile e militare è per lo meno auspicabile e in tempi brevi. In Francia e Germania questo avviene da anni, ci dice Di

Antonio. Ma qui in Italia, interviene Sandro D'Alessio dell'Anav, «non ci avvertono neppure di quanto stanno facendo». Il che è estremamente rischioso, a fronte di un costante aumento del traffico sia passeggeri sia merci (l'incremento annuo si aggira tra il 15 e il 20%) e del fatto che il nostro territorio è punto di sorvolo obbligato sulle rotte internazionali. Proprio per queste ragioni, secondo Di Antonio, bisognerebbe «ribaltare il concetto: lo spazio aereo è civile; produce e deve continuare a produrre ricchezza».

Ma perché la macchina da soldi continui il suo corso senza inoppio è necessario che vengano posti dei correttivi.



L'Italia deve scontare un ritardo di dieci anni. Questo si evince dall'intervista con l'ingegnere Federico Quaranta, direttore generale dell'Aviazione civile.

## Federico Quaranta, direttore dell'Aviazione civile Un ritardo di dieci anni per l'unificazione europea

Si avviano i processi di unificazione del Mercato comune europeo e, in una certa misura, la «deregulation» del trasporto aereo. Può farci il punto della situazione, indicando le prospettive, le difficoltà e i problemi?

La «deregulation» europea, che non è quella americana, ma è un processo di sviluppo del trasporto aereo controllato dai governi, secondo nuove regole, è certamente un fatto positivo per l'interesse dell'utente. Oggi siamo al grado di boia verso la seconda fase della liberalizzazione; che porterà profonde modificazioni al sistema, al superamento del bilateralismo ed all'abbattimento delle barriere protezionistiche.

Stimolando la concorrenza e quindi il miglioramento della qualità dei servizi, non solo nei traffici con l'Europa, ma anche all'interno del paese, si dovrà soddisfare la legittima aspettativa dell'utenza per un maggior numero di servizi, migliori e a minor prezzo, senza per questo arrivare, come detto, agli eccessi della «deregulation» americana e sempre avendo come obiettivo primario la sicurezza. In questa direzione sono rivolti forti investimenti sia nell'infrastruttura sia nell'adeguamento delle flotte per sfruttare le nuove opportunità.

L'«Atto Unico Europeo» ratificato in Italia con la legge 23 dicembre 1986 n. 90 - ha inserito tra i principi della Comunità europea quello della «instaurazione progressiva del mercato interno» entro il 31 dicembre 1992 e questo processo è decisamente in alto.

È anche allo studio un nuovo complesso di regole

armonizzare le certificazioni comuni di aeronavigabilità. Si va in sostanza a sviluppare una politica comune della sicurezza. Nella prospettiva della liberalizzazione del mercato tale problema si fa ancora più vivo. E infatti pregiudiziale che l'esigenza di gestione economica delle singole compagnie commerciali non risulti in contrasto con l'esigenza di garantire la sicurezza del volo.

In questo quadro l'adeguamento degli aeroporti, dell'assistenza al volo e degli organi di certificazione degli aerei si pone come una tappa essenziale nel riequilibrio delle capacità per far fronte alla crescita dei traffici aerei sia per il profilo «air side» che per quello «land side».

Il sistema del trasporto aereo italiano appare in ritardo rispetto a quelli di altri Paesi europei sotto diversi aspetti. Quali sono i ritardi più gravi, e con quali politici le penne debbano essere colpite?

Il ritardo è nella «politica» o meglio nella «non politica» del passato in questo settore, di cui subiamo gli effetti di trascinarci. La storia dell'Aviazione civile ha registrato negli ultimi anni progressi indiscutibili, anche spettacolari, in termini di crescita del traffico aereo in diversi Paesi

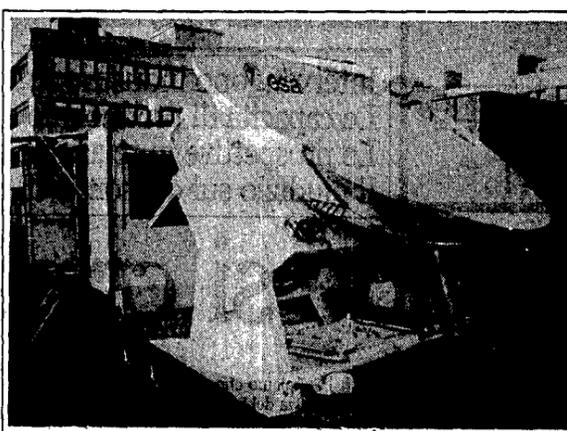
del mondo. L'Italia non la eccezioni: tutt'altro. Lo sviluppo dell'Aviazione civile è un fenomeno straordinario. Basti considerare che negli ultimi dieci anni il numero dei passeggeri arrivati e partiti sui nostri aeroporti si è quasi raddoppiato passando da 25 a oltre 40 milioni all'anno ed i movimenti aerei hanno avuto un aumento del 75%. A questa rapida evoluzione, però, non ha corrisposto l'adeguamento delle strutture umane e delle infrastrutture tecniche, specie in funzione di anticipazione delle esigenze, né della normativa aeronautica ed è mancata negli anni scorsi una organica riforma ispirata a moduli organizzativi funzionali e moderni. In queste circostanze si è venuta determinando una situazione anomala: da un lato il trend di sviluppo così rapido del traffico aereo e dall'altro lato il mancato ammodernamento di un sistema caratterizzato da molteplici componenti, polisetorialità e, non ultima, una diffusa conflittualità sindacale, connessa alla mancata riforma di civiltà. Di riforma di Civiltà si parla ormai da più di 15 anni a tutti i livelli e in tutte le sedi. Si rivendica il ruolo di un «Audit», un ruolo guida, di coordinamento di tutte le diverse realtà che concorrono

su basi nuove il rapporto tra amministrazione concedente e concessionari dei servizi. La revisione del rapporto di concessione è legata al concetto di «servizio», all'impegno cioè di esercitare con regolarità una serie di linee essenziali, dando spazio ad altri soggetti - sempre nel rispetto delle garanzie di sicurezza - per coprire altri spazi di mercato.

D'altra parte la normativa comunitaria dà già oggi più spazio ai vettori, anche a prescindere dalla nazionalità: chi ha più flotta più vola e questo è nell'interesse dell'utenza, specie per quei bacini di traffico minori che finora sono rimasti marginali. Per evitare le congestioni nei punti nodali, una linea di indirizzo importante è quella di decentrare il traffico anche su altri aeroporti, oggi sottoutilizzati, decongestionando quelli già saturi.

Parlando di infrastrutture, più autonomia - e più responsabilità - a mio avviso, va data alle società di gestione degli aeroporti, le quali devono rispondere, complessivamente, dell'efficienza degli aeroporti ad esse concessi, non soltanto per l'effettuazione di lavori ma per l'esercizio corrente, con una visione programmatica ed anticipatrice delle esigenze; sotto la vigilanza, non la «dipendenza» dall'amministrazione concedente.

Queste, in estrema sintesi, le linee di indirizzo che ritengo si debbano attuare per assicurare all'Italia il posto che le spetta nell'Europa del 1993: riforma di Civiltà nel sistema del trasporto aereo italiano; adeguamento del R.A.I. (sicurezza del volo); adeguamento degli aeroporti e dell'assistenza al volo (infrastrutture di servizio); adeguamento della flotta per corrispondere all'accresciuta domanda di trasporto; maggiore autonomia ed efficienza delle gestioni aeroportuali.



Stazione trasportabile TDS-5 per dimostrazioni di trasmissione TV via satellite OLYMPUS progettata e realizzata dalla Selenia Spazio

# OLYMPUS IN ORBITA

Alle ore italiane 02.14 del 12 luglio è stato lanciato con successo, dalla Guyana Francese, OLYMPUS, il più grande satellite di telecomunicazioni dell'ESA. A 16 minuti dal lancio il vettore Ariane 3 ha posto il satellite nell'orbita di parcheggio (perigeo km. 200 apogeo km. 36.000) e la stazione di Malindi in Kenya è stato il primo centro di controllo ad acquisire i dati sullo stato di salute di OLYMPUS. Il 13 luglio alle ore 14.30 ha avuto inizio l'accensione del motore di apogeo del satellite che è terminata con successo alle ore 16.30.

Questa manovra ha permesso il trasferimento del satellite dall'orbita ellittica di parcheggio a quella geostazionaria equatoriale circolare.

Dal primo giorno di agosto, OLYMPUS è stato posizionato definitivamente all'altezza del Golfo di Guinea ed entrerà in servizio nell'ottobre di quest'anno dopo un periodo di controlli e prove.

OLYMPUS è il più grande satellite di telecomunicazioni dell'Agencia Spaziale Europea ed effettuerà le seguenti missioni:

**Diffusione Televisiva Diretta** con due canali ad alta potenza (220 W) che saranno utilizzati, il primo esclusivamente dalla Rai e l'altro, a rotazione, dai Paesi membri dell'Unione Europea di Radiodiffusione.

**Telecomunicazioni** a 20/30 GHz per teleconferenze, trasmissioni dati, teleinsegnamento;

**Esperimenti di propagazione** a 20/30 GHz per la realizzazione dei futuri sistemi operativi di telecomunicazioni.

Questo satellite è stato realizzato per l'ESA da un consorzio industriale comprendente la BRITISH AEROSPACE (capocommessa), le industrie del Gruppo IRI-FINMECCANICA SELENIA SPAZIO e AERITALIA, la FOKKER (Olanda) e la SPAR (Canada). Il valore complessivo per lo sviluppo e costruzione dell'OLYMPUS è

di circa 500 miliardi di lire. Nel programma OLYMPUS la SELENIA SPAZIO ha avuto la responsabilità di tutti i sistemi di telecomunicazioni del satellite. In particolare ha progettato e realizzato le missioni di Diffusione Tv diretta e di Telecomunicazioni e ha effettuato l'integrazione e le prove di tutte e quattro le missioni di OLYMPUS. La partecipazione alla realizzazione del satellite ha consentito alla SELENIA SPAZIO di firmare nel 1984 il più importante contratto mai assegnato ad un'industria spaziale italiana, del valore di 220 miliardi di lire, mentre il valore complessivo dei diversi contratti per la realizzazione delle 46 stazioni coinvolte nella HDTV: i satelliti e le relative stazioni terrene (Selenia Spazio); i terminali riceventi DBS, i televisori e i grandi schermi (Seleco, Philips); la produzione, distribuzione e commercializzazione dei programmi per la HDTV (Rai).

GRUPPO BASTOGI

# ALINORD

LINEE AEREE INTERREGIONALI

NORD      CENTRO      SUD

Orario dal 12-6 al 24-9-89

BERGAMO		ROMA (Ciampino)	
volò	partenza	arrivo	frequenza
DN 1134	07.00	08.00	123456
DN 138	19.00	20.00	12345

ROMA (Ciampino)		BERGAMO	
volò	partenza	arrivo	frequenza
DN 1137	17.30	18.30	12345
DN 139	20.35	21.35	123457

BERGAMO		TARANTO	
volò	partenza	arrivo	frequenza
DN 1134	07.00	09.30	12345

TARANTO		BERGAMO	
volò	partenza	arrivo	frequenza
DN 1137	16.00	18.30	12345

MILANO		PERUGIA	
volò	partenza	arrivo	frequenza
DN 1066	08.55	09.55	12345
DN 068	21.10	22.10	12345

PERUGIA		MILANO	
volò	partenza	arrivo	frequenza
DN 065	07.30	08.25	12345
DN 1067	18.50	19.50	12345

PERUGIA		TARANTO	
volò	partenza	arrivo	frequenza
DN 1066	10.20	11.30	12345

TARANTO		PERUGIA	
volò	partenza	arrivo	frequenza
DN 1067	17.20	18.30	12345

TARANTO		ROMA (Ciampino)	
volò	partenza	arrivo	frequenza
DN 127	10.00	11.00	12345
DN 1137	16.00	17.00	12345

ROMA (Ciampino)		TARANTO	
volò	partenza	arrivo	frequenza
DN 1134	08.30	09.30	12345
DN 128	16.00	17.00	12345

TARANTO		MILANO	
volò	partenza	arrivo	frequenza
DN 1067	17.20	19.50	12345

MILANO		TARANTO	
volò	partenza	arrivo	frequenza
DN 1066	08.55	11.30	12345

Informazioni e prenotazioni presso tutte le Agenzie di Viaggio e Uffici Alitalia  
 Alinord S.p.A. - 20138 Milano, viale dell'Aviazione 65. Telefoni 02/712542, 714321  
 Roma: Tel. 06/7240661 - Perugia: Tel. 075/6929529 - Taranto: Tel. 099/865070 - Bergamo: Tel. 035/312315