

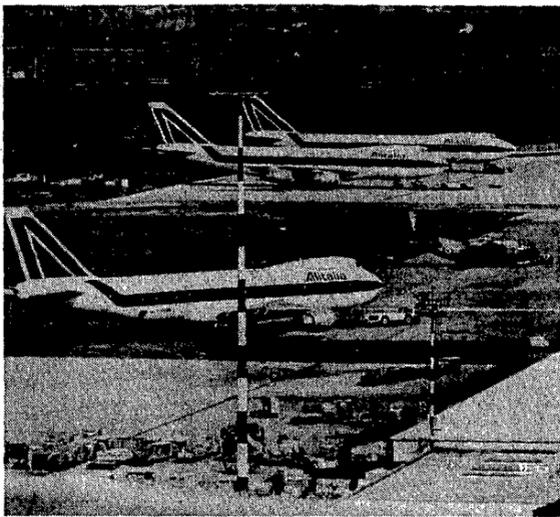
Sono 77 gli scali minori: fanno gola alla speculazione edilizia La mappa degli aeroporti dimenticati

Fino a qualche anno fa, quando ancora non si parlava di trasporto aereo di terzo livello, di aviazione d'affari e il cosiddetto lavoro aereo era conosciuto da pochi specialisti, l'intera mappa degli aeroporti minori era addirittura introvabile e gli sforzi di volentieri e velleitari amministratori per la elevazione di questi campi di atterraggio alla classe superiore suscitavano, non senza ragione, reazioni di condanna in nome della pianificazione nazionale e dell'austerità ed oculatezza nell'impiego di pubblico denaro. Oggi si vola in regime di autorizzazione e non più di concessione, molti degli aeroporti considerati allora fastidiosi ed ingombranti tabù nella sconsiderata espansione urbana, sono sedi di arrivo e partenza di linee di terzo livello e sia pure, molto lentamente, tra errori gestionali e ingenuità nelle previsioni di rapido sviluppo, si avviano ad entrare nel sistema del trasporto aereo minore, utile all'ulteriore sviluppo del segmento superiore in quanto apportatore di traffici (leeder) agli aeroporti principali.

La mappa aggiornata di questi insediamenti aeroportuali è ora riportata anche in pubblicazioni economiche ufficiali (l'elenco che forniamo è ricavato dal conto nazionale dei trasporti) e da esse si ricavano interessanti notizie. Gli aeroporti minori sono 70, le loro recinzioni racchiudono complessivamente 6000 ettari di terreni ovviamente pianeggianti e valgono nell'attuale mercato immobiliare circa 300 miliardi costituendo spesso vere e proprie isole di verde mantenutesi tali rispetto ai confinanti insediamenti suburbani.

L'aeroporto e la sua area limitrofa costituiscono un blocco abbastanza inespugnabile nei confronti dell'edilizia abitativa ed industriale; regole e norme internazionali, recepite da una rigida legislazione nazionale, impediscono con la minaccia dell'abbattimento, qualsiasi costruzione fuori standard sia nel sedime, sia nelle fasce di protezione tutt'attorno al recinto aeroportuale; gli aeroporti, ai di là del loro ruolo primario, sono, di fatto, divenuti una tessera limitata ma pur sempre preziosa nella politica della salvaguardia ambientale, ma anche mira ambita di appetiti edificatori intensivi sui quali occorre una attenta vigilanza soprattutto in occasione di campagne che si fanno interpreti di perentorie richieste di «dismissione» o sdeamianizzazione.

Anche l'opposta tendenza di potenziamento a qualsiasi costo dell'aeroporto «sotto casa» presenta pericoli di impatto ambientale non trascurabili; valga per tutti l'esempio di Rieti: posizionato in ottima zona per il volo senza motore, a poche centinaia di metri dal centro della città, continua ad essere sottoposto a previsioni di sviluppo per traffici di linea con il Nord Italia con conseguente potenziamento delle infrastrutture, mentre sembra molto più opportuno, con leggeri interventi impiantistici, favorire la predisposizione naturale all'aviazione di scuola e turismo, anche internazionale, sviluppando contemporaneamente anche ipotesi di collegamento elicotteristico con la capitale.



Gli interventi di ammodernamento sugli aeroporti minori devono essere finalizzati essenzialmente all'aumento della sicurezza, anche attraverso l'utilizzo delle nuove tecniche di aiuto all'atterraggio Mls (atterraggio strumentale a microonde) e aiuti visivi e attraverso interventi di risanamento delle piste e di eliminazione ostacoli.

Il tipo di traffico che va affermandosi e consolidandosi su questi aeroporti, soprattutto se limitato alle ore diurne ed effettuato con aeromobili dotati di motori dell'ultima generazione, indifferentemente jet o tur-

boelica, non produce effetti ambientali rilevanti per il limitato inquinamento acustico e da scarichi che esso produce ed anche per lo scarso apporto di unità trasportate nell'unità oraria; diverso è il caso di un piccolo aeroporto che dopo l'allungamento della pista oltre i 1500 metri, e la costruzione di hangar e di aerostazioni, comincia ad attirare traffici giornalieri di media dimensione e senza limiti operativi di orario; su queste pericolose velleità espansioniste vigila (e speriamo che lo faccia efficacemente) l'organo statale dell'Aviazione civile, Civilavia, che ha per compito istituzionale anche quello di armonizzare in una visione programmatica generale di piano le spinte locali alle espansioni infrastrutturali.

L'attenzione degli ambientalisti agli aeroporti minori è elemento nuovo e positivo per il controllo democratico dello sviluppo di questo particolare segmento del trasporto, soprattutto se confrontato con l'azione amministrativa centrale e periferica che ha la definitiva responsabilità sia di contenere le spinte estreme al potenziamento delle infrastrutture sia di contrastare le eventuali pressioni per facili dimissioni.

Il nostro paese fortemente impegnato nel lancio dei primi satelliti Il ruolo dell'Italia nel settore spaziale

GIOVANNI URBANI*

Ad un anno dalla nascita della Agenzia spaziale italiana è possibile mettere a fuoco il ruolo reale del nostro paese nel complessivo settore spaziale.

Siamo alla vigilia dei primi lanci di satelliti per i quali l'Italia è impegnata da tempo in misura totale o rilevante. Pochi giorni fa da Kourou è partito l'Olympus: un satellite europeo per la trasmissione televisiva diretta da satellite ad utente. L'industria italiana vi ha partecipato ampiamente e la Rai ha affittato uno dei due canali televisivi.

Fra il '90 ed il '91 volerà Italsat: un satellite a tecnologia molto avanzata. Assicurerà un sistema di comunicazioni telefoniche e telematiche, capace di integrare la rete esistente di 11.000 circuiti, e di gestire dinamicamente le chiamate, concentrando i fasci di segnali nelle diverse zone del paese e nei momenti di maggiore domanda.

Volerà anche il Thetereid: il satellite che la navetta americana Shuttle porterà in orbita e poi lancerà fuori tenendolo appeso ad un filo lungo fino a 100 Km, che ne consentirà prima il collegamento e poi alla fine il recupero; originale invenzione italiana che apre la strada ad una molteplicità di sperimentazioni sia di ingegneria che di fisica spaziale. Voleranno anche: Iris, un vettore aggiuntivo che, una volta portato in orbita di parcheggio dal grande razzo franco-europeo Ariane, servirà a mettere in orbita di trasferimento il satellite italiano Lageos per misure geodetiche; e - sia pure oltre il '90 - il satellite Sex per osservazioni di spettroscopia spaziale e delle sorgenti di raggi X provenienti dallo spazio profondo.

L'Italia con questi programmi conclude - alla fine degli anni 80 - la fase di primo sviluppo e di qualificazione sia di una industria spaziale già affermata che di una ricerca scientifica di alto livello. Abbiamo privilegiato le telecomunicazioni nei segmenti sia spaziale che «a terra», grazie a strutture affermate come Telespazio; siamo presenti nel settore dei satelliti scientifici; abbiamo aziende come l'Aeritalia e Selenia Spazio fornite di notevoli capacità sistemiche; siamo impegnati nei settori di sviluppo del telerilevamento; siamo autorevoli nelle ricerche sui materiali e sulle scienze della vita, in condizioni di microgravità.

E tuttavia non si può dire che l'Italia ancora si sia messa alla pari con i paesi più avanzati, anche solo europei. Gli stessi programmi pur significativi, che nei dieci anni del piano spaziale hanno richiesto ri-

sorse di 2.500 Md (cui bisogna aggiungere altri 1.800 Md di partecipazione ai programmi europei), si sono sviluppati con troppi ritardi e lentezze, che ne hanno ridotto in parte il significato e l'importanza.

D'altra parte l'industria nel suo complesso resta ancora troppo piccola (2.500 sono gli addetti); né si trova la forza culturale e politica per riorganizzarla e razionalizzarla, neppure in vista della sfida europea del '92. Eppure si tratta di una sfida che è anche una occasione: basta pensare alle prospettive di sviluppo enorme anche commerciali di settori quali la televisione diretta via satellite e/o ad «alta definizione», o a problemi esplosivi come il nuovo sistema integrato a livello mondiale per la sicurezza dello spazio aereo; e, basta riflettere - d'altra parte - agli spazi che possono aprirsi all'Europa ed anche all'Italia - in una competizione che vede le maggiori potenze spaziali - l'Usa come l'Urss per ragioni diverse - in difficoltà a mantenere il polente ritmo di risorse, impiegate nello spazio nei lustri passati.

In una situazione di sviluppo del mercato mondiale impetuoso ma anche contraddittorio e comunque non facile, l'Italia si trova tutt'ora in bilico tra una prospettiva di forte affermazione ed un rischio di subordinazione entro il club dei paesi spaziali, a causa del basso profilo della politica spaziale del paese.

Ci sono le risorse (oggi oscillano attorno ai 700 Md annui). E tuttavia esse andranno ancora aumentate! Ma non sarà facile ottenere ciò, neppure dal Parlamento, se continua lo scarso senso dell'interesse nazionale e la macchina mentalità spartitoria e clientelare di troppi organi del governo.

C'è ritardo e forse anche una visione ristretta nella elaborazione dei programmi futuri. La giusta indicazione che ormai solo la collaborazione internazionale rende praticabili i grandi programmi, sempre più impegnativi; ma a patto che ci sia un impegno vasto e significativo a livello nazionale su quelle attività di base che rendono possibile una partecipazione paritaria, tecnologico-scientifica, e politico-manageriale, ai grandi programmi comuni. Così è giusto partecipare al programma europeo Columbus (8.000 Md in 10 anni), ma a patto che si sappia fare l'occasione per far crescere veramente la capacità ed il peso del complessivo sistema Italia.

La responsabilità di elaborare i nuovi programmi è dell'Agenzia spaziale italiana, che deve avere coraggio e larghez-

za di vedute per proporre al governo scelte chiare e tempestive.

Ma detto questo, non si può tacere la situazione in cui si è venuta a trovare proprio l'Agenzia spaziale italiana nata solo un anno fa allo scopo di realizzare quel governo autorevole, snello, efficiente di tutto il settore spaziale, la cui mancanza - nei corso degli anni - è stato il limite, più serio, da tutti lamentato a cominciare dalle industrie del settore.

Ma paradossalmente, almeno in questo primo anno, l'Agenzia spaziale - al di là dei suoi limiti che non mancano - non ha potuto svolgere il suo ruolo, perché non sostenuta anzi sovente delegittimata e paralizzata da una conduzione errata, ed anche ostile fino al limite dell'illegittimità, da parte del ministero vigilante, nella persona del sottosegretario delegato; e - indirettamente - dall'inerzia sorprendente del ministro.

È una realtà che tutti gli addetti ai lavori conoscono bene ma che va denunciata perché i danni ed i rischi diventano sempre più grandi.

L'Asi doveva assicurare una presenza forte dell'Italia nell'Europa spaziale, una capacità di gestire con autorevolezza i programmi e la presenza italiana presso l'Agenzia spaziale europea. E invece le cose non sono andate così. Il ministro solo dopo dieci mesi ha nominato il suo rappresentante nel «consiglio» dell'Esa per contrasti paralizzanti con il suo sottosegretario, gli italiani che lavorano nell'Europa spaziale o che in quell'Europa ci rappresentano rischiano di trovarsi allo sbando perché privi di una guida autorevole; di indirizzo da parte del governo, di gestione da parte dell'Asi, che invece - per caparbia volontà del sottosegretario - continua ad essere tenuta fuori dall'Esa, contro il dettato preciso della legge. Così, per generale opinione, ogni giorno l'Italia perde delle posizioni di fronte all'iniziativa e all'intraprendenza altrui.

Poco servono le belle parole sui programmi e sulle prospettive più o meno entusiastiche o la retorica della rievocazione delle grandi imprese del passato, se la politica spaziale dell'Italia continuerà ad essere questa! Noi non possiamo fare come gli altri. Per questa ragione concludiamo con un richiamo preoccupato ed allarmato rivolto a chi ha la maggiore responsabilità politica, del «governo» anche del settore spaziale.

* Responsabile di Gruppo di lavoro aerospaziale della Direzione del Pzi e consigliere d'amministrazione della Agenzia spaziale italiana.

MALPENSA 2000

