

Un anno dopo la caduta di re Nordio

È il tempo occorso al nuovo presidente per avere pieni poteri. Sostituito il vertice, ora l'Alitalia si prepara alla deregulation con grandi progetti. Le difficoltà ad allargare e rinnovare la flotta. Entro il 1995 il parco aerei sarà portato a quota 161

La terapia d'urto del dottor Verri

PAOLA SACCHI

Accusato di essere un lottizzatore, mesi fa Romano Prodi, presidente dell'Iri, si difese dicendo che l'aveva scoperto a Bologna in una scuola per giovani manager. Passò ancora del tempo prima che Carlo Verri, 49 anni, ed amministratore delegato della Zanussi dopo un decisivo «trucco» alla eccellente scuola di Vittorio Ghidella nella Sid di Villar Perosa, diventasse presidente dell'Alitalia. E passò ben un anno dall'estate '88, quando sostituì Umberto Nordio, prima che quel valido e attivo manager diventasse presidente per davvero. Un lungo anno senza deleghe, privo innanzitutto della facoltà di cambiare i suoi uomini, di poteri assoluti nella definizione del bilancio, ma soprattutto soltanto di compiti di indirizzo e controllo delle strategie. Un presidente, insomma, pro-forma, mentre in Ali-

talia continuavano a spadroneggiare gli uomini dell'era Nordio, il presidente monarca assoluto della compagnia di bandiera clamorosamente sostituito da Prodi dopo mesi e mesi di scioperi, di estenuanti e infinite trattative contrattuali, di proteste da parte dei passeggeri. Ma gli uomini che insieme a Nordio furono gli artefici di quello stacco sembra che fino alla fine fecero pressioni sui vertici Iri per dissuaderli a conferire a Verri quei poteri di cui era rimasto privo per un anno. Era il maggio scorso, erano i giorni in cui il contratto degli assistenti di volo stava per decollare. E Pierluigi Ferrero, allora capo del personale, uomo dal pugno di ferro con lavoratori e sindacati, (è l'uomo che, l'igio esecutore degli ordini di Nordio, per mesi «offrì» al tavolo di trattativa per il contratto degli aeropor-

tuai la misera cifra di 50.000 lire di aumento medio mensile), bionchiava: così le casse dell'azienda andranno in rovina... Ma niente da fare, l'Iri decise e in un colpo solo se ne andarono i due potenti amministratori delegati dell'Alitalia (per un anno addirittura più potenti di Verri), Maurizio Maspe, legato alla Dc forlaniana, e Luciano Sartorelli. L'ora era però scoccata anche per Pierluigi Ferrero che qualche settimana dopo venne sostituito alla direzione del personale da Luigi Bonazzi, anche lui manager cresciuto alla scuola della Sid di Villar Perosa.

Maggio '89: decolla, dunque, la nuova Alitalia diretta dalla tripla composta da Carlo Verri (presidente con pieni poteri), Giovanni Bisignani, 43 anni, il più giovane top manager della galassia Iri, chiamato all'importante incarico di amministratore delegato unico della compagnia di bandiera e Ferruccio Pavolini, nominato direttore centrale, uno dei pochi uomini della «vecchia» Alitalia che non fece la guerra a Verri. Il resto è cronaca recente: un profondo riassetto organizzativo della compagnia divisa per gruppi operativi e non più strutturata in modo piramidale ed esclusivamente gerarchico, due contratti siglati nel giro di pochissimi mesi (quello degli assistenti di volo e quello dei piloti), nuove rotte internazionali, accordi volti ad accrescere le quote di traffico verso l'Asia e l'Africa come quello con l'Olivetti che ha creato «Eurofly» spa, intese con l'Alitalia dove l'Alitalia che ha portato alla formazione di Avianova dove l'Alitalia è presente con una quota azionaria del 50%, trattative con la Sudamerica volte ad acquistare quote nelle linee aeree argentine e in quelle cilene. Progetti importanti con i quali l'Alitalia

si attrezza alla deregulation del '92 e anche alla fine del monopolio finora detenuto nel nostro paese. Appuntamenti ai quali la compagnia di bandiera si presenta nell'immediato con una flotta di poco più di un centinaio di velivoli che però, secondo i piani annunciati recentemente dall'amministratore delegato Bisignani, entro il 1995 saliranno a 161 dai 116 attuali. Un piano sensibilmente accelerato dall'acquisto avvenuto nel luglio scorso di 20 A321, i nuovi airbus con 191 posti che l'Alitalia impiegherà sui voli nazionali ed internazionali europei. Entreranno in funzione nel '94, hanno comportato una spesa di 1800 miliardi e si aggiungono agli 80 MD80 e MD11 acquistati nella primavera scorsa. Un centinaio di nuovi aerei quindi entrano nella nuova flotta che si disfa di 43 Dc9.

Lo slogan della nuova Alitalia, come Verri e Bisignani hanno affermato nel corso di una recente conferenza stampa internazionale ad Hong Kong, è «Noi vogliamo essere la tua scelta». Ma i guasti della politica tutta volta al ribasso portata avanti da Umberto Nordio, una politica più tesa a lesinare il centesimo che a guardare al futuro con programmi espansivi, si fanno ancora sentire. La nuova Alitalia non è ancora decollata per migliaia di passeggeri ancora alle prese con aeroporti inadeguati (solo in minima parte operanti le leggi che stanziavano i finanziamenti per ammodernare Fiumicino, Linate e Malpensa) e voli che saltano, oppure in cronico ritardo anche a causa dell'intasamento delle aeree, problema in Italia accentuato dalla divisione del nostro cielo tra le competenze di militari e civili. Questioni che esulano dalla stessa compagnia di bandiera la

quale però, come dicevamo, si trova, comunque, a fare i conti con la pesante eredità del passato. Intervistato dall'Unità mesi fa il presidente Verri non esitò ad ammettere che difficoltà ci sono anche per le ordinazioni degli aerei. Quanto tempo perduto, dunque, negli anni dell'era Nordio? Anni in cui i bilanci vennero rimessi in sesto a scapito della qualità del servizio e delle stesse condizioni di lavoro dei dipendenti. Una politica definita da molti malthusiana. Ora si guarda con grinta al futuro. Ma dopo il fantasma di Nordio, ce ne è già uno minaccioso che rischia di aleggiare sul grattacielo di vetro dell'Eur, sede della compagnia di bandiera. Saranno compatibili quei giovani manager cresciuti alla scuola di Ghidella a Villar Perosa e scoperti da Romano Prodi con il dotulesimo anni 50 ritornato in sella a palazzo Chi-

Roberto Di Carlo parla delle frontiere nel futuro dell'Anav

Il valore dell'assistenza al volo

Assistenza al volo. Quale il significato? Lo chiediamo a Roberto Di Carlo, consigliere di amministrazione dell'azienda autonoma di assistenza al volo. Ci vuol spiegare cosa vuol dire, appunto, assistenza al volo?

Il significato di assistenza al volo, che troppo spesso induce in errore chi legge o sente questa espressione, essa nasconde una elencazione di servizi basilari per l'esercizio della navigazione aerea da parte del traffico cosiddetto generale che va dal servizio delle telecomunicazioni aeronautiche al servizio dell'informazione aeronautica, da quello del controllo del traffico aereo a quello della meteorologia aeroportuale e della radionavigazione, aggiungendo a tutto ciò ovviamente tutti i servizi ausiliari e di supporto amministrativo-logistico gestionali ecc. che sono necessari. I servizi basilari, fondamentali per l'esercizio della navigazione aerea, sono forniti sulla scorta di intese internazionali sulla loro relativa «uniformità» ed hanno

ovviamente alle spalle una loro storia che trova un momento essenziale alla fine del secondo conflitto mondiale. In altri termini la necessità di avere simili servizi si è venuta a porre man mano che le tecniche di navigazione aerea evolvevano ed il numero degli aeromobili utilizzati per scopi civili cresceva considerevolmente, cioè appunto alla fine della seconda guerra mondiale. A quell'epoca, dopo la firma della convenzione sull'aviazione civile internazionale, nota come Convenzione di Chicago o dell'Icao, le attività di aviazione civile ed i servizi per essa, erano, appannaggio dell'Aeronautica militare che svolgeva le attività di cui stiamo parlando tramite un apposito Ispettorato per l'assistenza al volo (Iav). I servizi quindi, per semplicità non più denominati dalla stampa e nel linguaggio corrente con la definizione della loro categoria, hanno a poco a poco preso il nome dell'ente che li forniva senza ulteriori specificazioni: e da qui sono passati definitivamente alla cronaca come servizi di assistenza al volo. Insomma dopo la cosiddetta «ribellione» del 9 ottobre 1979 fatta dai controllori allora militari molto è cambiato ma non i nomi.

Visto che ne parliamo, tanto vale che ci dica qualche cosa su questi servizi.

L'attività è complessa, ma il concetto è piuttosto semplice: gli aerei vanno da A e B seguendo il percorso più breve e lo fanno alla quota più congeniale alle loro prestazioni di macchina. Tutti gli aerei di uno stesso tipo quindi e che vanno dagli stessi A agli stessi B si troverebbero, partendo in tempi ravvicinati, ad occupare un medesimo spazio, e dato che il traffico è così consistente nel numero, non ci sarebbe neppure una probabilità di evitare con i propri mezzi una collisione con tutti gli altri utenti. Da qui la necessità di distribuire, tramite un sistema di calcolo basato a terra, l'uso di tutto lo spazio disponibile per la navigazio-

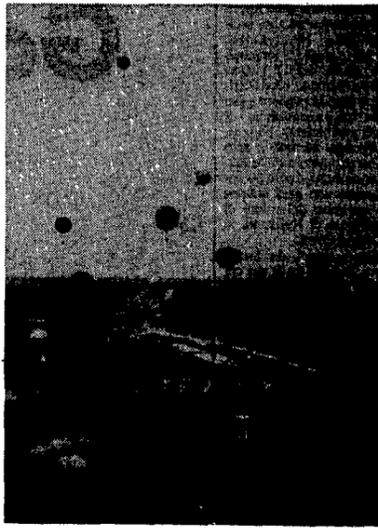
ne aerea. Tutto questo per sommi capi, naturalmente, ma per fare un esempio che immediatamente può rendere l'idea pensate un po' ad un nugolo di aerei che si concentra in arrivo nelle vicinanze di un aeroporto: senza controllo chi saprebbe in quale posizione porsi per effettuare senza disturbi le varie manovre, chi è il primo all'atterraggio, chi il secondo, il terzo e così via? Quanto alle telecomunicazioni aeronautiche, è la rete che interconnette tutti i vari sistemi dei vari paesi e che consente quegli scambi di dati di servizio indispensabili ad esercitare l'attività. Tra queste ci include per brevità i sistemi radio-terra-collegati, i sistemi radio-terra-terra-terra, anche quelli di radionavigazione, di quegli strumenti cioè che emanando segnali radioelettrici che vengono ricevuti dagli aerei consentono a questi ultimi di navigare. Il servizio informazioni aeronautiche è lo strumento fondamentale di «pubblicità» della situazione operativa e infrastrutturale di ogni paese e di ogni

suo sistema: è attraverso di esso che noi possiamo sapere qual è la situazione operativa che dobbiamo attraversare per andare a destinazione. La meteorologia aeroportuale infine non ha bisogno di particolari spiegazioni, salvo che sottolineare come sia soltanto la parte aeroportuale di essa che ci riguarda e che quindi tutti gli altri dati generali di meteorologia provengono da altre organizzazioni.

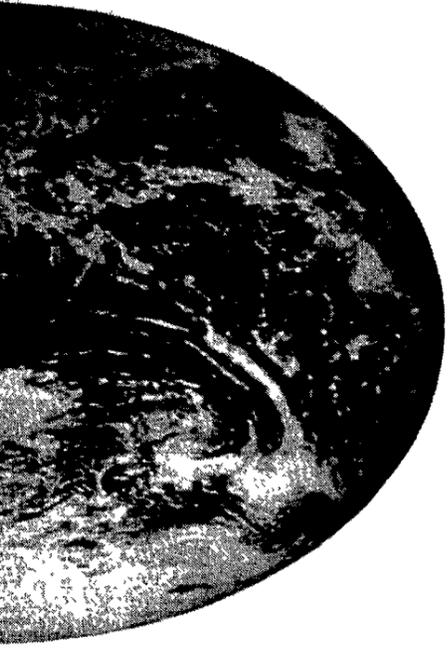
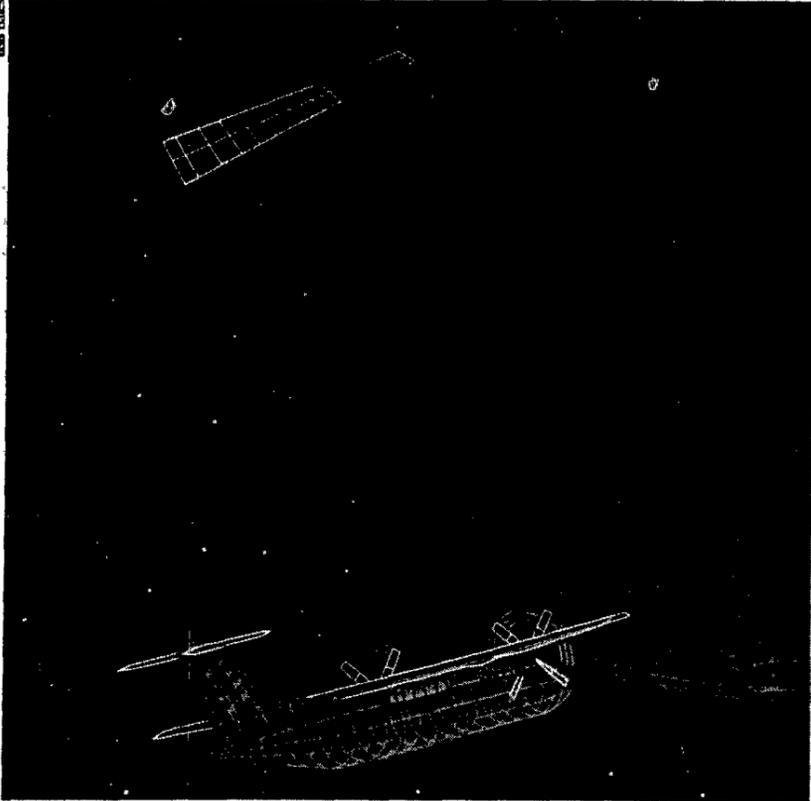
Quali sono le frontiere del futuro dell'Anav?

Al di là delle azioni per un imprescindibile recupero immediato, il futuro si annuncia ricco di sistemistiche complesse ed estremamente sofisticate (satelliti, data links terra-bordo, sistemi esperti, applicazioni di intelligenza artificiale propria dei computers di quinta generazione, Ms...) in grado di assistere utenze che oggi sembrerebbero fantascientifiche quali quelle rappresentate dal volo ipersonico. Il volo ipersonico è certamente il passo ulteriore

che da qui a breve compirà massicciamente il trasporto aereo. Quando dico a breve non sto parlando in termini di pochi anni ma certamente agli inizi del secolo il nuovo e più veloce rapporto spazio-tempo sarà un fenomeno consolidato. D'altra parte è sul collegamento di grande distanza, come l'Australia e l'Estremo oriente, che il risparmio di ore di volo (o di giorni di volo) ha il suo grande significato. La capacità di calcolo e di servizio sotto il profilo dell'assistenza al volo, relativamente ad uno scenario del genere, è tale che bisogna pensarci già adesso e senza far ricorso all'ironia ed alla fantascienza, visto anche che una bandiera senza vento la bella mostra di sé sulla Luna, che i voli supersonici già oggi collegano quattro volte al giorno il nostro continente con altri tre e che solo qualche decennio fa sarebbe sembrato del tutto impensabile la messa in disamo delle grandi navi passeggeri a causa dello sviluppo del trasporto aereo.



A E R I T A L I A .



Abbiamo costruito l'aerospazio italiano.

In un mondo che viaggia verso il futuro, c'è sempre più spazio per i costruttori di grandi sistemi tecnologici. E' il nostro caso. Aeritalia, la società aerospaziale italiana, è nata vent'anni fa ed oggi è tra le più grandi aziende mondiali nel suo settore. Lavoriamo in tutti i campi dell'aviazione e dello spazio, con la professionalità di 17.000 persone e tecnologie d'avanguardia. Progettiamo e costruiamo aerei civili e militari, satelliti, sistemi per la difesa, per lo spazio, per l'ambiente. Partecipiamo con un ruolo di primo piano ai maggiori programmi aerospaziali internazionali. Aeritalia. In vent'anni abbiamo portato l'Italia nel cielo e nello spazio. Oggi, il viaggio continua.



I L S I S T E M A D I N A M I C O .