Per ora pochi passeggeri sulla nuova tratta. La compagnia in crisi intanto taglia altri voli e incentiva il pensionamento dei dipendenti

Scajola-Albenga andata e ritorno

I collegamenti dell'Alitalia con il collegio del ministro che ha esaudito il desiderio del casinò di San Remo

Massimo Solani

ROMA Ci sono volte in cui è meglio avere un amico in Parlamento che un santo in Paradiso. E se l'amico in questione ha addirittura la fortuna di occupare a Palazzo Chigi la poltrona ambitissima di ministro dell'Interno, allora il gioco è fatto e tutte le porte si spalancano. Emblematica a tal proposito è la vicenda dell'aeroporto Villanova d'Albenga, un piccolo scalo semi sconosciuto che da domenica scorsa è collegato alla capitale con un volo quotidiano di linea coperto niente di meno che dall'Alitalia, compagnia di bandiera in crisi che nell'ultimo anno ha tagliato linee e i cui dipendenti sono alle prese coi timori fondati di perdere il posto di lavoro.

Un collegamento fortemente voluto dalle autorità della zona e dagli imprenditori, capeggiati dalla società che gestisce il Casinò di San Remo, senza dubbio interessati all'incentivo economico e turistico che questa tratta può procurare all'intero ponente ligure. La voglia, si sa, spesso però non basta e perché tutti tasselli vadano al posto giusto molte volte è necessario l'intervento di un *deus ex machina* potente quanto basta per orientare nel modo migliore le pressioni e capace di smuovere i rami giusti per far cadere i frutti. Ed ecco allora scendere in campo il ministro Claudio Scajola da Imperia (una manciata di chilometri da Albenga) eletto nelle liste di Forza Italia proprio nel collegio della sua città, quella in cui fu per due volte sindaco. Per quel collegamento Scajola si è battuto fortemente, ed è stato sempre lui lo scorso 17 maggio a volare ad Albenga per annunciarlo invitando intorno a sè le autorità locali e gli amici imprenditori. Per mostrare a tutti che lui, seppur lontano, non si è mai dimenticato della «sua» Liguria, per la quale evidentemente conserva sempre un'attenzione quanto meno «particolare».

Aerei dell'Alitalia fermi sulla pista di Fiumicino

Una linea voluta per sè e per i propri collaboratori costretti ai frequenti viaggi fra la Liguria e la capitale, o un favore che l'ex sindaco democristiano non si è nemmeno sognato di negare ai vecchi amici? Difficile a dirsi, ma quel che è certo è l'evidenza dei fatti, che parla di uno scalo usato da un anno e mezzo solamente dai voli charter e a cui l'Enac ha più volte negato le autorizzazioni; l'evidenza di una compagnia che, seppur disposta a cancellare tratte e a tagliare la frequenza dei voli per far fronte alla crisi post 11 settembre, decide ora di aprire un collegamento nuovo, l'unico che ha visto la luce nell'ultimo anno. Sarà difficile infatti spiegare ai dipendenti Alitalia che il volo quotidiano fra Roma ed Albenga rientra in una tattica di investimenti mirati a contrastare la crisi. Difficile soprattutto pensando a quel 25% di offerta posti tagliata fra il gennaio e l'aprile di quest'anno, ai contratti di solidarietà imposti dall'azienda per scongiurare 2500 licenziamenti, o ancora ai 1000 esodi incentivati verso il pensionamento. L'Alitalia, inutile nasconderlo, non naviga per niente in buone acque e nel tentativo di uscire da una congiuntura negativa che rischia di minarne la stabilità, ha persino avviato le pratiche necessarie alla cessione di tre aziende interne al gruppo: l'Eurofly (che si occupa della gestione dei voli charter), la Sigma (una società informatica) e l'Italia Tour (il tour operator della compagnia di bandiera). Nonostante questo, l'Alitalia ha comunque deciso di avviare il collegamento Fiumicino Albenga che da domenica scorsa viene coperto da un Atr 42 che oltre ai 47 passeggeri previsti imbarca anche un equipaggio composto da 3 membri. Difficilmente quantificabili i costi del nuovo collegamento («troppe le variabili» spiegano all'Alitalia), ma di certo, se i risultati non dovessero giustificare l'investimento entro la fine di settembre, l'aeroporto di Albenga tornerà ad essere un piccolo scalo di provincia raggiunto solamente dai charter. Magari però servito da un nuovissimo casello autostradale che il ministro ha lascito intendere di voler costruire in tempi rapidi.

Addetti ai lavori e sindacati, per ora, si interrogano sull'utilità della nuova tratta: «Per cominciare a guadagnare qualcosa - spiega Fabrizio Tomaselli del Sulta - l'Alitalia deve riuscire a coprire almeno il 70-80% dei posti giornalieri, altrimenti è solo una rimessa». Un obiettivo che, al momento, sembra piuttosto lontano considerato che nei primi cinque giorni di servizio, fra andata e ritorno, su quell'aereo sono saliti una media di 15 persone a fronte di una disponibilità di 47 posti per i passeggeri. «I bilanci si faranno alla fine dell'estate, per adesso è ancora troppo presto, visto anche che non c'è praticamente stata pubblicità» si difendono dalla compagnia di volo.

Per una città che ride, anche grazie qualche concittadino illustre, ce ne sono però molte che piangono un trattamento non certo di favore riservato dall'Alitalia. L'11 settembre, si chieda alla Swiss Air la conferma, ha messo in ginocchio la maggior parte delle compagnie aeree mondiali, e l'Alitalia per far fronte alla congiuntura negativa ha deciso di annullare i collegamenti fra molte città italiane (Bologna, Venezia e Firenze sono solo alcuni esempi) e le capitali dell'Europa del Nord e centrale, per non parlare poi di molte tratte dirette oltreoceano (America in primis) e in estremo oriente (Cina e Honk Kong, per fare due nomi). Per loro la crisi esiste mentre Albenga, probabilmente, è un'isola felice che al massimo fornirà introiti per 150 voli giornalieri.

Alla Camera passa la mozione Ulivo per accesso all'acqua

Un'organizzazione internazionale per la redistribuzione delle risorse vitali a partire dall'acqua. E ancora un protocollo internazionale, sull'esempio di Kyoto, perchè garantisca «l'accesso paritario e la giusta retribuzione delle risorse idriche mondiali». Sono i due primi punti di una mozione presentata da tutti i deputati dell'Ulivo e approvata dall'aula della Camera. Un documento di indirizzo al Governo che tra prevede inoltre una campagna di cooperazione internazionale per uno scambio tra comunità nord e sud del mondo per lo sviluppo dei sistemi di distribuzione e sanitarizzazione dell'acqua per le 600 città della Russia, dell'Africa, dell'Asia, dell'America Latina e dei Paesi europei che avranno più di un milione di abitanti tra vent'anni e i cui acquedotti già scricchiolano. Non manca, nel lungo documento, un impegno specifico per il nostro Paese (che era già stato al centro di una mozione analoga qualche settimana fa) in particolare per il rilancio delle opere idrauliche il Sicilia e Sardegna finalizzata ad «una gestione trasparente degli appalti che eviti infiltrazioni mafiose e della criminalità organizzata». Positivo il commento di Pietro Folena (Ds), relatore della mozione. «È un'importante vittoria per l'Ulivo e soprattutto per il Paese.

Il Governo è il Parlamento si sono impegnati per un intervento di sistema contro la mancanza d'acqua, tanto in Italia che negli altri Paesi. Inoltre solo per nove voti l'aula non ha approvato anche quella parte della mozione in cui venivano messe a nudo le responsabilità della destra per la crisi idrica in Puglia e Sicilia.

Amx, la «bara volante» continua a cadere

Esplode un tettuccio ad Amendola (Foggia) durante un volo di addestramento. Precipita un altro aereo in Brasile

Giuseppe Caruso

MILANO Ancora incidenti per gli Amx. Dopo la decisione del procuratore militare Maurizio Block di dissequestrare i velivoli soprannominati «le bare volanti», i problemi per i caccia-bombardieri tanto cari al ministro Martino non sono terminati.

Alla base di Amendola, in provincia di Foggia, un tettuccio è esploso durante un volo di addestramento, gettando nel panico i piloti. In seguito a questo ennesimo incidente, i velivoli sono stati lasciati per precauzione al suolo, mentre tra gli avieri aumenta sempre più la sfiducia e la preoccupazione per la superficialità con cui vengono messe a repentaglio le loro vite. Anche alla base di Istrana, in provincia di Padova, c'è stato un altro incidente durante un volo di addestramento. Ricordiamo che proprio ad Istrana, lo scorso 15 aprile, un Amx si era schiantato al suolo accanto ad un centro abitato, sfiorando la strage. I periti nominati dalla Procura militare di Padova, che aveva preventivamente sequestrato il mezzo, avevano però parlato di errore umano e non di problemi strutturali e per questo gli Amx erano tornati a volare.

Ma un documento ufficiale dell' Aeronautica brasiliana(il paese che insieme all'Italia costruisce l'aereo), di cui «l'Unità» è entrato in possesso, dimostra come i problemi del caccia-bombardiere siano in realtà dovuti a errori in fase di progettazione e non certo a presunte incapacità dei piloti, che dopo essere stati martirizzati devono anche subire l'onta della diffamazione post mortem.

Il documento si riferisce al volo di addestramento svoltosi il 25 marzo del 2002 alle ore 13:20 alla base di Santa Maria. Sul veivolo sedevano l'istruttore pilota Clauco Fernando Vieira Rossetto ed il pilota in istruzione Alexandre Daniel Pinheiro Da Silva. Si trattava di un piano di volo che aveva come obbiettivo la simulazione di una proceduta di emergenza. Questa è una procedura standard che viene utilizzata per tutti i tipi di aerei militari e prevede che durante il volo venga simulata l'avaria dei comandi. Quel giorno sull'Amx brasiliano subito dopo il decollo vengono disattivati il computer di bordo e l'impianto idraulico. A quel punto però il caccia-bombardiere si impenna di 60˚, perché gli stabilizzatori si posizionano da soli per la manovra di impennata. L'istruttore si impossessa dei comandi ancora in avaria, ma non riesce a recuperarli, tanto da doversi eiettare assieme al suo collega. L'aereo è andato totalmente perso, mentre i due piloti se la sono cavata con qualche ferita.

Il documento ufficiale proviene dal «Centro di investigazione e prevenzione degli incidenti aeronautici» dell'Aeronautica brasiliana e dimostra come il problema dell'Amx sia assolutamente strutturale. L'aereo, che vola con un motore Rolls Royce adattato e non con quello previsto dal progetto originario, al più piccolo problema diventa ingovernabile e presenta carenze a tutti i livelli. Continuare a farlo volare è un pericolo per piloti e per chi si trova sotto di loro.

Sia l'Aeronautica italiana che il ministero della difesa sono a conoscenza di questo documento e quindi non si capisce il motivo dell'ostinazione con cui vengono mantenuti in servizio simili trappole volanti. E soprattutto come l'attuale governo abbia potuto stanziare mille miliardi di vecchie lire nell'ultima finanziaria per consentire lo sviluppo di un progetto sbagliato. Inoltre il nostro ministro ha parlato di 136 aerei in servizio, tra cui ve ne sarebbero 34 di «riserva», pronti ad essere utilizzati in caso di bisogno.

Dalle informazioni in possesso dell'«Unità» però questi aerei di «riserva» sarebbero stati «cannibalizzati» in modo da avere pezzi di ricambio per i velivoli in servizio. Se la notizia fosse confermata, si tratterebbe di un fatto grave, perché verrebbero sostituiti pezzi ormai inutilizzabili con altri già usurati e quindi facilmente deperibili. Inoltre i 34 aerei di «riserva» sarebbero inservibili in caso di bisogno e la cosa dovrebbe quindi allertare il ministro Martino, negli ultimi tempi molto preoccupato per le fragili difese del nostro paese riguardo a possibili attentati terroristici.

Da quando gli Amx sono entrati in servizio per l'aeronautica italiana, cinque piloti hanno perso la vita. A questi bisogna poi aggiungere altri sei avieri brasiliani che sono morti guidando il caccia-bombardiere. E' invece di 26 il computo totale degli aerei che si sono schiantati al suolo. In molti casi l'eroismo dei piloti, capaci di portare l'Amx in avaria lontano dai centri abitati a costo della loro vita, ha evitato delle vere e proprie stragi, sul modello di quella avvenuta a Casalecchio il 6 dicembre del 1990, quando un caccia entrò dentro l'istituto «Salvemini» provocando 12 morti e 90 feriti.

Un modello dell'aereo Amx

Contributi della Regione Lazio a chi si sposa e non a chi ha bisogno, coppie di fatto escluse dalle facilitazioni per la casa

Storace vara il «tasso di nuzialità»

Tullia Fabiani

ROMA Vi dovete sposare? Allora prima di prenotare la chiesa, il ristorante e di invitare amici e parenti, assicuratevi che il «tasso di nuzialità» del vostro comune sia molto alto così potrete ottenere un aiuto economico dalla Regione Lazio. Se invece volete convivere, o siete già sposati e con qualche problema economico, ci dispiace per voi ma, nel primo caso, non vi spetta niente, mentre nel secondo il presidente Storace vi lascia una piccola possibilità. In poche parole, secondo la legge approvata dalla Regione Lazio sugli interventi a favore della famiglia, sono i comuni dove ci si sposa di più ad essere incentivati e non quelli dove sono le famiglie più povere. Uno dei criteri principali, infatti, proposti per la ripartizione dei fondi ai Comuni è appunto il tasso di nuzialità, ovvero la percentuale di coppie sposate, che incide per il 40% a differenza del tasso di povertà la cui percentuale è indicata al 10%. Anche per quel che riguarda la ripartizione dei fondi alle famiglie la «sponsorizzazione» della politica matrimoniale risulta evidente. La metà dei fondi va infatti a chi si sposa nell'anno mentre l'altra metà viene ripartita tra le famiglie già costitutite, anche quelle che si trovano in situazioni economicamente disagiate. Secondo l'Istat, nel 2000, un terzo delle famiglie (circa 540.000) del Lazio, dichiara di avere un reddito scarso o insufficiente .

Fra i requisiti per acquistare punteggio, inoltre, viene inserito anche il concepimento di un figlio. A condizione però che venga attestato con un certificato del medico. Guai a chi arriva in ritardo. Ma non basta. sembra anche che vogliano chiedere alle donne, visto che non può bastare il concepimento per avere un membro in più della famiglia, di mostrare all'atto dell'erogazione concreta del contributo, il frutto maturo del concepimento. «Dare denaro, ma vedere cammello», ha dichiarato Giulia Rodano, consigliere regionale dei Ds. «La giunta Storace, con i soldi che dovrebbero servire ad aiutare le famiglie in difficoltà, crea solo un premio per chi si sposa» ha commentato la Rodano durante la discussione del regolamento di attuazione della legge nella commissione consiliare. Proprio Rodano aveva proposto alcuni emendamenti che innalzavano l'incidenza del tasso di povertà al cinquanta per cento, proponevano l'eliminazione del «tasso di nuzialità del distretto», ampliavano la percentuale della ripartizione dei fondi alle famiglie già costituite, ma sono stati tutti respinti. «La logica di Storace è sempre più chiara - ha detto il consigliere - chi si comporta bene, secondo lo stile di vita che piace al governatore, si merita i soldi della Regione, gli altri devono essere puniti. Che siano ricchi o poveri non importa. I criteri proposti dalla maggioranza - ha poi aggiunto - confermano il carattere ideologico di una legge che, oltre a cancellare le coppie di fatto, non vuole aiutare le famiglie in difficoltà».

«Grandissima soddisfazione» per la legge è stata invece espressa da Anna Teresa Formisano, l'assessore ai Servizi sociali promotore dell'iniziativa. «È una legge da molti tanto attesa - ha dichiarato la Formisano - che pone per la prima volta al centro del settore sociale la famiglia così come riconosciuto dall'articolo 29 della Costituzione». «Il provvedimento pone una grande attenzione alle problematiche della famiglia - ha proseguito l'assessore - in tutti gli aspetti facendo sentire forte la presenza delle Istituzioni al fianco delle famiglie più deboli del Lazio». Formisano non ha mancato poi di sottolinenare come la legge, definita «rivoluzionaria» risponda a un preciso impegno elettorale «assunto con i cittadini del Lazio per abrogare la legge sulla famiglia approvata da Badaloni che equiparava le coppie di fatto alle famiglie fondate sul matrimonio». Una chiara discriminazione dunque verso le coppie di fatto che non usufruiranno delle agevolazioni previste, tra cui: prestiti senza interessi o a tasso agevolato per l'acquisto della prima casa, il rimborso spese per l'attivazione dei servizi di acqua, luce, gas e il rimborso, riconosciuto per i primi due anni di «matrimonio», del 50% sulle spese per l'Ici e la tassa dei rifiuti. Tra gli obiettivi della legge - come ha ricordato l'assessore - ci sono quelli di «garantire il diritto di ciascuno a formare un nuovo nucleo familiare, rimuovendo ostacoli di ordine abitativo, lavorativo ed economico, esaltare il valore della maternità o della paternità, salvaguardare la gravidanza e il nascituro dal momento del concepimento al parto, assicurare la tutela, l'assistenza e la consulenza a favore dei componenti del nucleo familiare che subiscono maltrattamenti, in particolare dei minori vittime di abusi e violenze» ma a quanto a pare tra gli obiettivi della Giunta Storace c'è anche quello di dire «tu sì, tu no».

l'Unità Abbonamenti

Tariffe 2002

				Risparmio rispetto al prezzo del quotidiano in edicola		sconto
12 MESI	7 GG	€ 267,01	£ 517.000	€ 48,00	£ 93.300	15,3%
	6 GG	€ 229,31	£ 444.000	€ 40,00	£ 77.900	14,9%
6 MESI	7 GG	€ 137,89	£ 267.000	€ 20,00	£ 39.000	12,7%
	6 GG	€ 118,79	£ 230.000	€ 16,00	£ 31.800	12,1%

Per sottoscrivere l'abbonamento è necessario effettuare un versamento sul **C/C postale n° 48407035** o **sul C/C bancario n° 22096** della **Banca Nazionale del Lavoro, Ag. Roma-Corso** (ABI 1005 - CAB 03240) intestato a: **Nuova Iniziativa Editoriale Spa** Via dei Due Macelli 23 - 00187 Roma

Per qualsiasi informazione o chiarimento scrivi a: ***abbonamenti@unita.it*** oppure telefona all'**Ufficio Abbonamenti** dal **lunedì** al **venerdì** dalla ore **10** alle ore **16** al numero **06/69646471 - Fax 06/69646469**