

L'emergenza del trasporto aereo

La decisione del comitato Iri «È venuto meno il rapporto di fiducia indispensabile tra azionista e management»

Molte le richieste di dimissioni Una dichiarazione di Occhetto «All'Alitalia bisogna cambiare» Lo difendono Pri e qualche dc

La precipitosa caduta di Nordio



Romano Prodi e Umberto Nordio

Prodi ha licenziato Nordio. Dopo il pesante scambio di accuse dei giorni scorsi tra il presidente dell'Iri e quello dell'Alitalia, il comitato di presidenza dell'istituto ha deciso ieri che è venuto meno il suo rapporto di fiducia nei confronti del massimo manager della compagnia di bandiera. L'allontanamento di Nordio era stato chiesto anche dal segretario del Pci Occhetto e da altri esponenti politici.

EDOARDO GARDUMI

ROMA. È venuto a cessare il «rapporto fiduciario» tra azionista e manager e dunque Umberto Nordio, presidente dell'Alitalia da 10 anni, dovrà lasciare le valigie e sgombrare il campo. Lo ha deciso ieri il comitato di presidenza dell'Iri con un voto, sembra, a maggioranza: a favore del licenziamento Prodi e i rappresentanti del Pci e del Pli, contrario il repubblicano Armani. Il comunicato emesso dalla presidenza dell'istituto nel tardo pomeriggio dopo una riunione piuttosto breve, non più di un'ora e mezzo, ha destato una certa sorpresa. Che si dovesse arrivare a una resa dei conti, dopo il pubblico scambio di accuse Prodi-Nordio dei giorni scorsi, era cosa abbastanza pacifica. Po-

mente a stare al suo posto. La spinta decisiva ad una immediata rottura sembra che l'abbia data lo stesso Prodi. Il divorzio maturava da tempo ma il professore avrebbe deciso di bruciare i tempi dopo l'inaspettata pubblicazione del carteggio da lui intrattenuto con Nordio. Negli ambienti dell'Iri non si faceva mistero, negli ultimi giorni, del sospetto che la fuga di notizie altro scopo non avesse che quello della chiamata a raccolta di tutti gli amici del presidente dell'Alitalia. Un fatto giudicato in sé talmente grave da spingere il comitato di presidenza dell'istituto alla costituzione di un'apposita commissione con il compito di appurare le modalità relative alla pubblicazione dei documenti sulla stampa.

Anche sul piano politico peraltro i piatti della bilancia, nelle ore immediatamente precedenti la riunione dei massimi esponenti dell'Iri, si erano sensibilmente inclinati a danno di Nordio. Il segretario del Pci, Achille Occhetto, aveva in mattinata rilasciato una dichiarazione nella quale precisando che comunque «il primo responsabile della situazione insopportabile del trasporto aereo è il governo» si rievocava che preminenti era-

no anche le responsabilità del presidente dell'Alitalia «che rendono urgente e necessario un cambio di direzione dell'azienda». In precedenza esponenti socialisti si erano espressi nello stesso senso e con loro anche numerosi rappresentanti della Democrazia cristiana. In difesa di Nordio si erano pronunciati la «Voce repubblicana», il socialdemocratico Preti e naturalmente anche una nutrita schiera di democristiani.

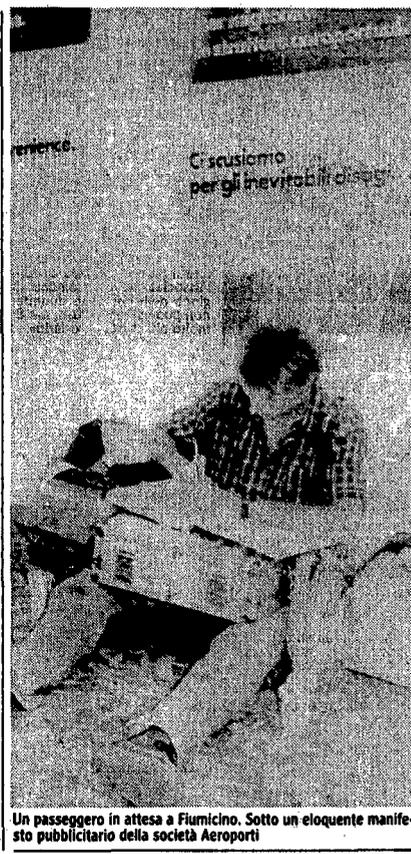
A cose fatte, soddisfazioni hanno espresso i comunisti. Occhetto ha dichiarato che il passo andava compiuto ma che «il miglioramento del trasporto aereo per portarlo ai livelli di un paese moderno e rispettoso dei diritti degli utenti richiama anche la precisa responsabilità dell'Iri oltre a quelle primarie del governo». E Zangheri ha chiesto che dell'intera vicenda il Parlamento sia messo subito nella condizione di discutere. Per i socialisti Tempestini ha detto che «il fatto che l'Iri decida come qualunque altro organismo pubblico è un buon segno». Il socialdemocratico Cariglia ha «il timore che sia una manovra politica», mentre decisamente contrariati

Come un monarca alla guida dell'Alitalia

ROMA. Il 13 marzo scorso, nella notte dei lunghi colli al ministero del Lavoro, mentre la trattativa per il contratto dei dipendenti di terra era al rush finale, nervoso si aggirava per i corridoi. E, quasi incredulo, scuotevano la testa, diceva a Formica: «Non capisco, non capisco cosa altro vogliono». Gli aeroporti erano paralizzati da sei mesi, da tanto durava la trattativa. Ma Umberto Nordio, genovese, 69 anni e dal '78 presidente dell'Alitalia, era solo la seconda volta che saliva le scale di quel ministero. La prima volta ci fu quasi 40 anni fa, nel 1937. La scalata è veloce, prima direttore generale, poi amministratore delegato dell'Alitalia. Nel '78 diventa presidente della compagnia di bandiera. Sono anni cruciali per l'Alitalia che riporta i suoi conti in attivo nel '77. Nuovo periodo di crisi tra il '79 e l'80 e successivo ritorno ai conti in attivo. A fine maggio '87 gli utili netti dell'Alitalia sono di quasi 67 miliardi.

Ristrutturazioni e pugno di ferro con i dipendenti che concedono tanta «flessibilità» ma ricambiata. Nordio non è uomo da ascrivere a qualche precisa geografia del sistema politico. Anche se è certo che di giochi politici se ne intende. Vicino ai repubblicani, si dice, e comunque sempre teso ad apparire all'esterno come una sorta di assoluto monarca dell'Alitalia. Autoritario con i sindacati, al limite della sfida nei confronti degli utenti. Ricordate la recente intervista concessa dal presidente dell'Alitalia a Mixer: «Voi dire che non si volerà per mesi, ma ai piloti non posso dare quello che chiedono...».

Gode fama di duro Umberto Nordio nato nel dicembre del 1919 a Genova e uno dei protagonisti della scena economica italiana da molti decenni. Praticamente inavvicinabile e sempre pronto ad irritarsi a qualsiasi domanda dei cronisti che non sia di suo gra-



Un passeggero in attesa a Fiumicino. Sotto un eloquente manifesto pubblicitario della società Aeroporti

Intervista al direttore operativo dell'Alitalia Il management si difende «C'è caos in tutta Europa»

Sul terremoto che sta scuotendo le relazioni tra Iri e Alitalia e sul ricambio del vertice della compagnia di bandiera, un secco no comment, come del resto ci era stato annunciato prima dell'intervista. L'ingegner Ferruccio Pavolini, direttore centrale di gruppo operativo e commerciale, uno dei massimi esponenti del management dell'Alitalia, parla di quello che sta succedendo nei cieli.

PAOLA SACCHI

ROMA. Ingegnere Pavolini, vi piovono accuse da ogni parte. Un terremoto si è scatenato sulla compagnia di bandiera. L'emergenza del traffico aereo è tutta colpa dell'Alitalia?

Ma, lei lo sa che in queste ore negli aeroporti di Londra o Parigi stanno succedendo scene anche peggiori di quelle di Fiumicino? Comunque, io non intendo entrare nelle polemiche di questi giorni. Voglio che siano i fatti a parlare. Se qualcuno pensa che l'Alitalia rispetto all'anno scorso è impazzita si sbaglia. Faccio un esempio: nel giugno dell'anno scorso abbiamo effettuato 13.900 voli. Il tasso di puntualità è stato dell'82%. Volavamo bene, tutto funzionava.

E allora cosa è successo? Nel giugno di quest'anno ci sono stati 14.700 voli, il traffico quindi è aumentato solo

del 7-8%. Il dato si riferisce ai regolari voli di linea. Ma la puntualità è scesa al 50%. In tutta Europa è accaduto la stessa cosa: anche compagnie come la Lufthansa, l'Air France, la British Airways stanno registrando un tasso di ritardo del 50%. Quindi è accaduto qualcosa di serio al trasporto aereo europeo e non all'Alitalia. Mi riferisco alla congestione del traffico che si ripercuote a catena da Parigi, a Francoforte a Milano. Gli aerei restano in fila per essere autorizzati al decollo perché gli aeroporti non sono in grado di riceverli.

In quale misura è aumentato il traffico in tutta Europa?

I dati variano. Su Londra, ad esempio, c'è stato un incremento del 20%, su Parigi del 15%, sulle Baleari del 40%, su Roma, dicevo, solo del 7-8%. Quindi i dati dimostrano che

noi risentiamo solo dell'effetto europeo.

L'Alitalia non poteva prevedere un po' meglio quello che poi si è verificato?

Che le nostre previsioni siano state fatte bene lo dimostra il fatto che l'Alitalia sta viaggiando con coefficienti di occupazione degli aerei sufficienti a garantire il traffico. Quando quattro anni fa comprammo sei nuovi aeromobili eravamo spinti da previsioni che poi si sono rivelate giuste.

Allora, ingegner Pavolini, secondo lei, del caos di Fiumicino e Linate ha colpa solo l'Europa?

Sì, è essenzialmente colpa del traffico europeo. Ripeto, la Lufthansa e la Air France stanno peggio di noi. A Fiumicino da tre giorni non però registriamo un fatto nuovo: lo sciopero dei doganieri che sta paralizzando tutto...

Sì, ma l'Alitalia è stata anche accusata di programmazione miope, di avere, ad esempio, pochi aerei...

Ripeto, non ho alcuna intenzione di entrare in queste polemiche. E del resto non mi compete. Posso solo rispondere con una battuta: prima si parla tanto degli intasamenti poi ci accusano di mettere in circolazione pochi aerei... Che si mettano d'accordo.

Pomeriggio di caos per la rottura di un cavo dell'Enel A Fiumicino manca la corrente e gli aerei restano a terra

Ritardi nei voli e bivacchi dei passeggeri nelle sale d'imbarco a Fiumicino sono ormai la norma. Ma che l'aeroporto della capitale rimanesse completamente al buio, non era mai accaduto. È successo anche questo: per un'ora è mancata la corrente elettrica. Tutta colpa di un corto circuito. Solo la torre di controllo ha continuato a funzionare, grazie ad un generatore autonomo.

GIANCARLO SUMMA

ROMA. Si è spento tutto insieme, all'improvviso. Spen- ti neon di illuminazione, clichei i monitor dei calcolatori, muti gli altoparlanti, fermi i nastri trasportatori. Nell'aeroporto più grande e congestionato d'Italia, Fiumicino, può accadere anche questo: un guasto banale che lascia tutto al buio. L'interruzione di corrente è durata poco più di un'ora, dalle 15,05 alle 16,10, un lasso di tempo nel quale hanno funzionato solo la torre

di controllo e il settore di gestione dei voli, alimentati da un generatore autonomo. Gli aerei in arrivo non hanno quindi avuto problemi ad atterrare, ma nelle sale e nei corridoi dell'aeroporto all'improvviso è scoppiato il caos. Centinaia di passeggeri in attesa del proprio volo si sono ritrovati al buio, interrotto solo da poche deboli lampade d'emergenza. Le porte automatiche, bloccate, sono do-

veramente state aperte a mano, mentre i poliziotti di servizio hanno impedito l'accesso alle sale d'imbarco: i metal-dettori, senza corrente elettrica, non funzionano. Dopo poco, tra i commenti sarcastici dei passeggeri sull'«efficienza dell'Alitalia», nelle sale hanno iniziato ad incrociarsi gli inviti alla calma (a voce) degli addetti all'accettazione biglietti e gli annunci di partenze di questo o quel volo fatti (con i megafoni a pile) dagli addetti ai cancelli di imbarco.

Delle misure anticaos a Milano non si sa nulla Ritardi e affollamento Linate non è cambiata

GIOVANNI LACCABÒ

MILANO. Un passeggero giapponese inganna l'attesa massaggiandosi i piedi scalzati contro il bordo metallico della valigia. Bambini che giocano, gente che sbuffa davanti al cartellone. La solita calca agli imbarchi, il sovraffollamento a Linate e di routine. È la «drastica decisione» del ministro Santuz? «Non ne sappiamo nulla», spiegano i dirigenti dell'ora dello scalo milanese. Identico ritorno a Orio al Serio e Malpensa.

Il direttore di circoscrizione cevuto nessunissima indicazione. In effetti, nonostante le affermazioni alla stampa, il ministro Santuz ha varato le misure anticacche soltanto ieri sera. L'avvocato Giovanni Manzù, presidente della Sea, la società che gestisce gli aeroporti milanesi, le ha definite «utili ma insufficienti».

Ma intanto la polemica è in-

nescata: perché la proposta Santuz non ha fatto strada, finora? A Milano rimbombano «voci» non confermate di contrasti e pressioni che le compagnie hanno rinnovato per bloccare i correttivi.

Ridurre a 32 gli attuali 35 movimenti all'ora? Direttamente alla Malpensa i voli charter e ad Orio al Serio quelli inferiori alle 20 tonnellate? Istituire due rotte supplementari, sottraendole ai voli militari? Per Linate sarebbe una boccata d'ossigeno. Manzù però osserva: «Per risolvere l'ingombro occorre partire da due dati: Malpensa è abilitata per 4 milioni di passeggeri annui, e invece ne smista solo la metà. Mentre Linate che può soddisfare 4 milioni di passeggeri, ne deve assorbire otto milioni e mezzo». Perché? «Perché le compagnie non vogliono».

Abbiamo verificato le conseguenze di questa «politica» che riguarda soprattutto l'Alitalia alle 16 di ieri. Linate che scoppia, caos, ritardi lievi ma endemici. A Orio, due soli passeggeri spaparacchiati in sala d'attesa. A Malpensa i movimenti (decolli e atterraggi) sono stati appena 60, con un consistente calo nelle ore pomeridiane. Per tutto luglio, i voli charter previsti sono circa 300. Ma su Linate coi voli charter operano soprattutto Alitalia e Alitalia. Alitalia è interessata solo per una quota irrisoria. La Sea qualche «proposta risolutiva» l'ha avanzata: «Involgere le compagnie a preferire Malpensa almeno nelle ore pomeridiane», dice Manzù. Riduzione delle tariffe, e conseguente «calmier» del biglietto: potrebbe essere la strada per invogliare l'utenza a sopportare il disagio derivante dalla distanza da Milano di Malpensa rispetto a Linate. Ma la manovra tariffaria richiede l'autorizzazione del ministro. Finora non c'è stata.

PILOTI



Per martedì 12 della prossima settimana è confermato lo sciopero nazionale dei piloti di linea (Appl) di 24 ore. Le restanti 96 ore del «pacchetto» programmato, i piloti sciopereranno lavorando: l'equivalente della trattenuta per l'astensione dal lavoro non attuata sarà devoluta a iniziative per la lotta contro i tumori, a cura di un comitato di garanti sotto l'egida del ministro Santuz. L'Appl chiede anche ai ministri dell'Interno e dei Trasporti (oltre che alle compagnie) «una più rigida attuazione delle norme di sicurezza, anche nelle procedure d'imbarco». Per il contratto, i piloti sono disponibili a un aumento della produttività intorno al 25%, al quale legare l'aumento delle retribuzioni. Oggi intanto incontro «conoscitivo» tra Formica, Santuz e Anpac.

CONTROLLORI DI VOLO



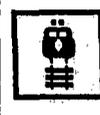
A Ciampino sono in programma per giovedì 14 e sabato 16 della prossima settimana, e per domenica 24 di quella successiva scioperi dei quali non sono state ancora definite le modalità dalla Licta, la Lega autonoma degli uomini radar del secondo scalo romano, che protesta contro il contratto recentemente siglato. È stato invece revocato dopo la sigla dell'accordo lo sciopero proclamato dai controllori di volo della Fit Cisl per il 10. Revocato anche nell'aeroporto Marconi di Bologna gli scioperi di 12 ore proclamati per il 15, 18 e 22 luglio da Cgil Cisl Uil e Anpac in seguito alla convocazione da parte dell'Anav. Intanto però il personale della direzione generale di Civilavia sciopererà il 15, 18, 22 luglio negli aeroporti dell'Italia del nord.

DOGANIERI



Fiumicino respira. La sospensione degli scioperi in corso dei dipendenti delle dogane è stata decisa ieri sera dalle organizzazioni sindacali Cgil Cisl Uil e da quelle autonome. Lo si è appreso al termine di una riunione svoltasi presso la direzione generale delle dogane al ministero delle Finanze, nel corso della quale è stato ritirato un provvedimento della stessa direzione che limitava il ricorso allo straordinario. Le parti torneranno a incontrarsi martedì 12 luglio. Ieri, mentre l'agitazione era ancora in atto il Pci alla Camera ha presentato interrogazioni ai ministri del Tesoro e delle Finanze denunciando i tagli di bilancio da parte del Tesoro che «hanno penalizzato anche settori importanti della vita amministrativa del paese, come i servizi doganali».

FERROVIARI



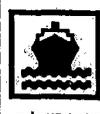
La Saps-Fisals ha deciso una serie di scioperi compartimentali per protestare contro la carenza di personale. Il compartimento di Genova sciopererà dalle ore 21 di sabato 16 alla stessa ora del giorno seguente. I compartimenti di Ancona, Bari, Reggio Calabria e Palermo sciopereranno dalle ore 21 di mercoledì 20 alla stessa ora del giorno seguente. Milano, Torino, Verona, Venezia, Trieste e Bologna si fermeranno dalle ore 21 del 25 alla stessa ora del giorno seguente. Infine il compartimento di Roma preannuncia che sciopererà entro mercoledì 20, assieme ai compartimenti di Firenze, Napoli e Cagliari. Alla protesta partecipa il personale delle stazioni, dai capistazione ai deviatori ecc.

AUTOFERROTRANVIERI



Oggi nel Lazio si fermano gli autobus, i tram e la metropolitana dalle 9,30 alle 12,30. L'agitazione è stata decisa dalle federazioni di categoria di Cgil Cisl Uil, e da parte della giornata di mobilitazione sulla vertenza Fisco sulla quale sono impegnate le tre confederazioni nei confronti del governo. Da tempo la Cgil, la Cisl e la Uil hanno indetto la mobilitazione in tutto il paese a sostegno delle rivendicazioni dei sindacati per la riforma fiscale e in particolare per misure che restituiscano ai lavoratori dipendenti una parte del «fiscal drag». Si tratta di un programma di scioperi articolati per territorio, in atto da giorni nelle varie regioni.

MARITTIMI



Tranne che per il naviglio minore, i sindacati di categoria Fil-Cgil, Fil-Cisl, Uiltrasporti e Ferdermar annunciano una prima intesa sul rinnovo del contratto dei marittimi grazie a una nuova proposta di mediazione da parte del ministro della Marina mercantile che supera le vecchie proposte armatoriali. L'ipotesi prevede un aumento medio di 2,8 milioni annui in tre «tranches» di cui la prima dal 1° luglio '88 del 50%, seguita dal 25% l'1.1.89 e il resto il successivo 1° luglio. Inoltre per competenza arretrate ciascuno avrà 650mila lire compressive. L'accordo proposto dal ministro esclude per ora i marittimi del naviglio minore che rappresentano il 50% della categoria e sui quale permane lo stato di agitazione.

Charter e aerotaxi I provvedimenti di Santuz pienamente operativi dalla metà di luglio

ROMA. I provvedimenti sul traffico aereo, decisi dal ministro dei Trasporti Santuz, sono stati resi operativi. Santuz - informa una nota ministeriale - ha firmato un decreto con il quale al fine della programmazione del traffico aereo da e per Milano gli aeroporti di Milano Linate, Milano Malpensa e Bergamo Orio al Serio sono costituiti in unico sistema operativo aeroportuale.

I voli charter dal 15 luglio prossimo non potranno più atterrare a Milano Linate dal lunedì al venerdì.

Tutti i voli commerciali con aerei ad elica o turboelica a partire dal 25 luglio si trasferiranno a Bergamo.

Gli spazi resi disponibili restano a disposizione per agevolare gli assorbimenti dei ritardi ad esclusivo beneficio dei passeggeri in attesa. L'aviazione generale (voli priva-