

# CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. **XXII**  
n. **24**

## PROPOSTA DI INCHIESTA PARLAMENTARE

d'iniziativa del deputato **PISICCHIO**

Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta  
sulla sicurezza dell'aviazione civile italiana

*Presentata il 30 novembre 2005*

ONOREVOLI COLLEGHI! — Secondo i dati diffusi dall'organizzazione internazionale dell'aviazione civile — ICAO, nel 2003 hanno solcato i cieli dei 188 Paesi monitorati dall'Ente internazionale ben 1,657 miliardi di passeggeri e 34,5 milioni di tonnellate di merci. Secondo le stesse fonti i posti di lavoro direttamente collegati all'aeronautica civile non sono meno di 28 milioni nel mondo. Né la voce economica corrispondente all'aviazione può essere considerata di minore rilievo nello sviluppo del prodotto interno lordo mondiale. L'aeronautica civile rappresenta, dunque, un fenomeno economico, sociale, culturale e politico di importanza basilare nelle dinamiche nuove della società globalizzata, che coinvolge i singoli Paesi e la comunità internazionale all'interno di un sistema di relazioni necessarie. Si tratta di un sistema ad altissimo tasso di crescita economica, capace di « viaggiare » a livelli di incremento pari al 5 per cento annuo, tale era infatti il valore della crescita fatta registrare prima dell'11 settembre 2001,

valore cui il settore aeronautico si sta rapidamente riallineando con la ripresa degli ultimi anni.

Il grandissimo numero dei vettori e dei viaggiatori impegnati a volare nei cieli del mondo, incrementato anche da una robusta *deregulation* che dagli Stati Uniti della *Reaganomics* — sulla cui spinta liberista vennero abolite le norme garantiste della *Civil Aviation Board* — si affermò anche in Europa, ha posto il problema del rafforzamento delle regole di sicurezza.

La *de-regulation*, infatti, ha consentito l'ingresso nel mercato di numerosi nuovi vettori capaci di promuovere l'offerta di mobilità a basso prezzo che ha ampliato la domanda in modo esponenziale, fino a determinare le cifre che si sono ricordate.

Le offerte *low cost* sono possibili per le draconiane riduzioni dei servizi a bordo e di personale, la qual cosa, evidentemente, non implica per il passeggero se non qualche lieve ed accettabile rinuncia. Ma incide anche sugli *standard* di sicurezza?

La sequenza luttuosa di disastri aerei evitabili, di incidenti non imputabili all'errore umano o alla « fatalità » legata a fattori assolutamente imprevedibili, di eventi disastrosi ancora privi di una spiegazione plausibile, ha posto in primissimo piano il problema della sicurezza e della percezione di un'affidabilità del vettore che il passeggero ha diritto di esigere.

I recenti e dolorosi episodi, come la caduta dell'ATR72 *Tuniter* al largo di Palermo il 6 agosto scorso, in cui persero la vita 16 passeggeri, la caduta dell'ATR 42 della *Sly Fly* presso Pristina nel 1999, in cui perirono 24 persone, la tragedia aerea di Linate dell'8 ottobre 2001, in cui persero la vita 118 persone, sono eventi drammatici legati fra loro da situazioni di avaria di parti dell'aereo e hanno evidenziato un aspetto inquietante concernente l'inaffidabilità dei pezzi di ricambio.

Recenti inchieste giudiziarie hanno messo in luce il fenomeno delle *bogus part* (parti sospette) o SUP (*suspected unapproved parts*), ovvero di pezzi di ricambio la cui affidabilità da un punto di vista della sicurezza non è accertata. Per comprendere pienamente il senso di questo fenomeno è opportuno sapere che anche il vettore inadatto al volo, perché vetusto, incidentato o addirittura precipitato al suolo, ha un suo importante valore economico. Ogni « pezzo » è teoricamente riciclabile, se opportunamente restaurato. Tuttavia non ogni « pezzo » restaurato sarà utilizzabile per un tempo indeterminato e per un'applicazione indeterminata: l'usura cui sono sottoposti i velivoli impone scadenze di utilizzo assolutamente rigorose e non transigibili, che vengono certificate, per obbligo internazionale, attraverso documentazioni apposite.

Il mercato del ricambio aeronautico è assai ricco: un « pezzo » nuovo, affidabile e coerente con l'architettura della « macchina » in cui va ad innestarsi, è, in genere, assai costoso. Un « pezzo » di ricambio riciclato ha dei costi infinitamente più bassi, ma anche un'affidabilità assai diversa dai ricambi « nuovi ». Ecco allora che disinvolute procedure di approvvigionamento delle parti di ricambio possono consentire, a operatori di mercato marginali, di limitare i costi nel delicato comparto manutentivo, con effetti disastrosi sul piano degli *standard* di sicurezza aerea.

Ma c'è un di più ed è rappresentato da società di intermediazione, ai limiti o fuori della legalità, dedite a immettere sul mercato parti non approvate o sospette, talvolta falsificando le certificazioni. Si tratta di un mercato ricchissimo, capace di fornire margini di profitto paragonabili a quelli offerti dal traffico di stupefacenti, un mercato che basa il suo lucroso commercio sulla esilità delle certificazioni cartolari.

La relazione tra questo stato di cose e l'incidenza degli incidenti aerei è evidente.

Si ritiene, pertanto, necessario istituire una Commissione parlamentare di inchiesta monocamerale, dotata delle prerogative previste dal Regolamento della Camera dei deputati agli articoli 140 e seguenti, per investigare sulla portata del fenomeno nell'ambito dell'aviazione civile italiana, sulle garanzie di sicurezza offerte dalla vigente normativa nazionale ed internazionale, sulle connessioni intercorrenti tra l'approvvigionamento dei pezzi di ricambio e gli *standard* di sicurezza nel volo nonché sulle ipotesi di maggiore garanzia che è possibile proporre.

## PROPOSTA DI INCHIESTA PARLAMENTARE

### ART. 1.

1. È istituita una Commissione parlamentare di inchiesta, di seguito denominata « Commissione », sugli *standard* di sicurezza dell'aviazione civile italiana, sulle modalità che presiedono alla manutenzione dei vettori, sulle fonti di approvvigionamento dei pezzi di ricambio e sulle procedure di certificazione dell'affidabilità tecnica dei medesimi, in relazione agli incidenti aerei verificatisi a decorrere dall'anno 1999 in Italia, la cui accertata origine non è dovuta a errore umano né a eventi imprevedibili di forza maggiore.

### ART. 2.

1. La durata dei lavori della Commissione è fissata in sei mesi a decorrere dalla data della sua costituzione.

2. La Commissione è composta da venti deputati nominati dal Presidente della Camera dei deputati in proporzione al numero dei componenti i gruppi parlamentari.

3. Il Presidente della Camera dei deputati nomina il presidente della Commissione.

4. Entro cinque giorni dalla sua nomina, il presidente convoca la Commissione per la costituzione dell'Ufficio di presidenza che è composto, oltre che dal presidente, da due vicepresidenti e due segretari eletti dai componenti della Commissione nell'ambito della stessa a scrutinio segreto.

### ART. 3.

1. La Commissione procede alle indagini e agli esami con gli stessi poteri e le stesse limitazioni dell'autorità giudiziaria.

2. Per le testimonianze davanti alla Commissione si applicano gli articoli 366 e 372 del codice penale.

3. Il presidente della Commissione può richiedere, per l'espletamento dei lavori della Commissione stessa, la collaborazione della polizia giudiziaria.

4. La Commissione può chiedere informazioni e copia di atti e documenti all'autorità giudiziaria per gli accertamenti di propria competenza relativi a fatti oggetto di indagini giudiziarie. Sono comunque coperti da segreto gli atti e i documenti attinenti ai procedimenti giudiziari nella fase delle indagini preliminari.

5. La Commissione può chiedere di acquisire copia degli atti relativi ad indagini svolte dalle autorità amministrative.

6. La Commissione può organizzare i propri lavori attraverso uno o più comitati.

#### ART. 4.

1. I componenti della Commissione, i funzionari, il personale di qualsiasi ordine e grado addetto alla Commissione stessa e ogni altra persona che collabora con la Commissione o compie o concorre a compiere atti di inchiesta, oppure ne viene a conoscenza per ragioni di ufficio o di servizio, sono obbligati al segreto per tutto quanto riguarda le notizie, gli atti e i documenti acquisiti nelle sedute segrete ovvero dei quali la Commissione medesima ha vietato la divulgazione.

2. Per il segreto di Stato, d'ufficio, professionale e bancario si applicano le norme in vigore.

#### ART. 5.

1. La Commissione può disciplinare i suoi lavori adottando, ove ne riscontri la necessità, un regolamento interno prima di avviare l'attività di inchiesta.

2. Per l'espletamento delle sue funzioni la Commissione fruisce di personale, locali, e strumenti operativi messi a dispo-

sizione dal Presidente della Camera dei deputati.

3. Le spese per il funzionamento della Commissione sono poste a carico del bilancio interno della Camera dei deputati.

4. La Commissione è tenuta a riferire con apposita relazione alla Camera dei deputati entro un mese dalla conclusione dei suoi lavori fissata ai sensi dell'articolo 2, comma 1.