

non potesse essere risolto bisognerà compiere un salto di qualità per identificare il sistema in grado di migliorare la situazione. In questa fase non so ancora quale potrebbe essere: abbiamo ipotizzato quello che nel mondo aeronautico viene identificato come *port authority*, cioè un soggetto che racchiuda in sé una serie di competenze non più frammentate come invece avviene attualmente. Questa potrebbe rappresentare una soluzione per evitare almeno che le disfunzioni, se non gli incidenti, possano verificarsi di nuovo in futuro. Sapendo che il problema non riguarda il controllo del traffico aereo in rotta (il cosiddetto controllo del traffico aereo di sorvolo o di aerovia), bensì quasi sempre quello in prossimità degli aeroporti durante il decollo o l'atterraggio, bisogna concentrarsi su quest'ultimo. Tutti sono liberi di fare le proprie proposte sul riassetto del sistema dell'aviazione civile al fine di raggiungere l'obiettivo; in questa fase non sposo alcuna delle posizioni. Come FIT-CGIL siamo assolutamente interessati a risolvere i problemi, senza voler alimentare l'emotività e le paure più o meno recondite presenti nella mente di chi vola. Secondo noi, affinché si possa razionalizzare il sistema, bisognerebbe operare un cambiamento di impostazione di modo che nessuno sia chiamato a difendere, in modo più o meno strumentale, i propri interessi.

**PRESIDENTE.** Non avendolo fatto all'inizio, vorrei precisare che questa indagine conoscitiva è focalizzata sulla sicurezza del trasporto aereo. Vorremmo conoscere la situazione ed avere suggerimenti per soluzioni concrete, sulle quali costruire un eventuale intervento legislativo per modificare in meglio le cose. Vi chiedo, perciò, di concentrare i vostri interventi su fatti precisi, manchevolezze, situazioni di una qualche gravità che voi avete la possibilità di osservare e conoscere meglio di noi, in maniera che questo Comitato sia messo nelle condizioni di scoprire ciò che non funziona e di individuare alternative.

**CLAUDIO GENOVESI, Segretario responsabile trasporto aereo della FIT-CISL.** Credo che non sfugga a nessuno che il trasporto aereo non è una semplice modalità di trasporto, ma un sistema duplice: uno a terra, costituito dagli aeroporti, ed uno in volo, costituito dalle aerovie. Questa breve premessa vuole sottolineare la complessità del problema ed individuare uno dei suoi nodi, rappresentato dall'organizzazione del servizio. Atteso che le regole e gli standard possono essere considerati sostanzialmente omogenei, perlomeno a livello europeo, riteniamo che il rischio di caduta del sistema sia da rinvenire proprio nell'organizzazione. Occorre unificare tutte le funzioni di regolazione, di indirizzo e di controllo affinché siano chiare le rispettive competenze.

Di fronte a due fornitori di servizi (assistenza al volo e assistenza a terra) esiste un soggetto fortemente coinvolto: il fruitore-collaudatore (piloti, personale navigante), colui che può testare, minuto per minuto, la qualità del servizio offerto. È chiaro che, oltre a testare, egli deve anche essere inserito nel processo organizzativo per fornire un monitoraggio costante e, di conseguenza, consentire un rapido intervento, mantenendo sempre alti i livelli di sicurezza. Pensiamo che proprio questo sia il nodo da sciogliere: creare un'organizzazione fluida ed armonica che fornisca una risposta elevando i livelli di sicurezza.

Per spiegarmi meglio mi servirò di una similitudine: quattro primatisti mondiali dei cento metri che corrono insieme per una staffetta possono giungere in ritardo, o non giungere affatto, al traguardo se nel passaggio del testimone qualcosa non funziona; perciò l'allenamento su cui si devono concentrare è quello del passaggio del testimone. Mi spiace dirlo, ma se quel testimone cade a terra in un aeroporto possiamo immaginare quali potrebbero essere le conseguenze.

Al di là dell'aspetto legislativo, il meccanismo su cui lavorare per rendere sicuro il sistema del trasporto aereo è l'organizzazione. A ciò va aggiunta anche una maggiore chiarezza per quanto riguarda le

competenze dei vari enti e delle varie agenzie. Proprio alla luce della vicenda di Linate mi viene in mente anche la divisione di competenze tra l'ENAC e la magistratura: anche da eventi così tragici possono essere tratti elementi tali da aiutarci ad eliminare o ridurre i rischi.

Per dare un segnale di rispetto delle richieste che provengono dal Parlamento, voglio rilevare come in questo primo anno di vita dell'ENAV (da quando è stata trasformata in società per azioni) non vi sia stato una puntuale osservanza dell'indirizzo parlamentare fornito nel momento della sua trasformazione da ente pubblico economico in società a regime privatistico. Relativamente al problema dell'unicità del servizio, riteniamo che le esternalizzazioni di alcune attività debbano essere ricondotte ad un unico ente, per ridurre il più possibile quelle fratture del servizio che rappresentano i punti critici del settore.

Riteniamo che il dialogo e la collaborazione permanenti possano essere la chiave di volta per risolvere le incertezze che riguardano la sicurezza. Comunque i controlli dovranno essere quasi quotidiani e non svolgersi solo a seguito di un incidente, come invece spesso accade nel nostro paese. In questa direzione riteniamo si possa contribuire anche attraverso una nota relativa alle funzioni gestite dall'ENAV; ci impegniamo, inoltre, a fornirvi altre note scritte per quanto riguarda gli aspetti legati all'ENAC e alle gestioni aeroportuali. Su quest'ultimo aspetto è evidente che l'indeterminatezza delle funzioni del gestore aeroportuale aumentano il grado di criticità; è chiaro perciò che la definizione di una gestione totalmente esercitata dagli aeroporti sarebbe un fattore di maggiore responsabilità, ma anche di maggiore trasparenza per quanto riguarda i compiti da svolgere.

GIANNI VASTARELLA, *Rappresentante della UIL-Trasporti*. Sulla sicurezza abbiamo recentemente tenuto un convegno: la UIL-Trasporti ritiene che si debba raggiungere un migliore coordinamento. Dovrebbe esistere un soggetto regolatore, con prerogative rafforzate dal punto di vista

normativo, con potestà sanzionatrici e di controllo, che garantisca l'applicazione delle regole. Occorrerebbe inoltre individuare un altro soggetto che assista l'aereo al parcheggio ed un terzo soggetto responsabile dell'aereo *gate to gate*, dal momento in cui muove dal parcheggio fino a quello in cui arriva all'altro parcheggio. Oggi - vedi il caso Linate - nel momento in cui un aereo si muove dal parcheggio non si riesce più a ricondurre la responsabilità ad un preciso soggetto. In sostanza, si tratta di distinguere le norme relative al controllo e quelle sanzionatrici e stabilire ciò di cui l'aereo necessita quando è fermo e ciò di cui ha bisogno quando è in movimento.

L'altra questione fondamentale è rappresentata dalla standardizzazione. Non è possibile che ci siano aeroporti come Fiumicino (che ha addirittura i *flash* che indicano le strisce gialle) ed aeroporti che invece non abbiano tutti gli strumenti di sicurezza. Ciò significa operare degli investimenti in tecnologia anche su aeroporti come Lamezia o Bari; però bisogna prendere una decisione al riguardo.

Noi non vendiamo alcun prodotto, ma garantiamo sicurezza: il cittadino deve essere sicuro che quando vola si trova in mani sicure; ci deve essere perciò una formazione del personale che non lasci il tutto alle capacità del singolo, ma che standardizzi ad un livello elevato le capacità professionali.

PRESIDENTE. Se mi è consentito, vorrei dare un suggerimento. In base alla vostra esperienza voi siete in grado, meglio di noi, di sottolineare le drammatiche differenze, dove ci siano, con le migliori realtà europee. Potrebbe essere molto utile comprendere quale sia la situazione italiana ma anche capire quali siano e dove si riscontrino tali differenze.

ENRICO ROMOLI, *Segretario nazionale della UGL trasporto aereo*. Il problema dell'armonizzazione del sistema trasporti nel quadro europeo (la famosa TEN, su cui si discute ormai da anni anche in questa Commissione) rappresenta uno degli

aspetti che impegnerà molto il Parlamento. Siamo stati i primi a denunciare alcune inefficienze, anche se non direttamente correlate all'incidente di Linate. Questo sistema non funziona perché troppe competenze sono disarticolate: ciò è assurdo e non accade in nessun paese europeo. La nostra organizzazione ha contribuito alla formazione dell'Agenzia di sicurezza del volo.

È fondamentale implementare il concetto di agenzia, che controlla tutti gli operatori che insistono su questo complesso sistema. Il problema dell'agenzia o dell'*authority* che sovrintenda è, a nostro avviso, essenziale.

Per quanto concerne il problema delle certezze normative, non pensiamo che sia veramente difficile identificare un ente che assolva a tale funzione; ciò è quello che è finora mancato. L'innovazione degli ultimi anni - l'Agenzia per la sicurezza del volo, che secondo qualche collega non funziona bene - ritengo che operi più che bene, considerati i mezzi e i tempi di cui dispone. In Italia l'Agenzia per la sicurezza del volo, organo in cui si discute e si investiga e con cui si dovrebbero prevenire alcuni aspetti inerenti all'aviazione, dopo un anno e mezzo dalla sua istituzione, non dispone ancora di una sede propria ed è costretta a lavorare in poche stanze al ministero; mancano insomma i mezzi necessari ad una struttura che potrebbe funzionare. Stesso discorso vale per l'ENAC, per quanto concerne il sistema contrattuale, le competenze e le sedi. Il problema non è risolvibile con un semplice disegno di legge, sui cui principi generali siamo tutti d'accordo; la difficoltà deriva dalla sclerotizzazione, dalla burocratizzazione e dalla cultura ministeriale dominanti in un settore dove invece la risposta dovrebbe essere immediata rispetto agli eventi, dalla nebbia all'incidente; ciò significa che c'è qualcosa che non funziona. È necessaria una maggiore univocità nei servizi, e un'unica autorità (in genere si tratta di autorità *super partes*) che dia esecutività a norme non applicate.

Nel settore occorre garantire la sicurezza sotto tre aspetti: la sicurezza del

volò - intesa in termini di standardizzazione, di recepimento e di rispetto di normative anche internazionali -, la sicurezza antiterrorismo - purtroppo di attualità - ed infine la sicurezza dei cittadini negli aeroporti. Si tratta sicuramente di aspetti che incidono sulla recettività del sistema aeroportuale; ad essi vanno aggiunti anche gli aspetti legati al terrorismo, con il problema dell'Alitalia e di tutto l'indotto che subirà conseguenze negative a livello occupazionale. Cospicui investimenti sulla sicurezza del traffico aereo sono in questo momento auspicabili in quanto ridarebbero fiducia al sistema, il quale deve risollevarsi perché incide sull'immagine nazionale.

Ritengo che l'Alitalia e gli altri vettori così come l'ENAV, non debbano imparare da nessuno come si opera in tema di sicurezza. Come UGL abbiamo denunciato che alcune cose, fra l'altro oggetto di propaganda, non sono state realizzate; è sufficiente a tal proposito considerare che l'ufficio sicurezza dell'ENAV è sottodimensionato. È essenziale quindi potenziare questi uffici in termini di coordinamento con i vettori e con le attività aeroportuali. Questo, a mio giudizio, è il problema che il Comitato dovrebbe attentamente valutare. Quanto si coordinano e quanto si sinergizzano tra loro tutti gli enti che presiedono alla sicurezza del traffico aereo ?

Un altro aspetto che debbo evidenziare riguarda il livello di sicurezza, inteso anche in termini di assistenza a terra; in particolare, se vengono adottate soluzioni diverse da quelle auspicabili si potrebbero verificare alcuni rischi: ad esempio, se l'Alitalia procedesse ad un prepensionamento con cui collocasse a riposo tutti i maggiori esperti dei vari comparti, in alcuni settori si potrebbe registrare uno scadimento in termini di sicurezza.

Un altro aspetto che sicuramente va considerato discutendo di sicurezza riguarda la standardizzazione della formazione del personale, che in Italia non esiste. Faccio presente a questo Comitato, nella sua veste di organo istituzionale, che probabilmente servirebbe un po' più di

coordinamento su tale aspetto. Comunque, presenteremo un articolato documento a titolo di contributo che poi metteremo a disposizione del Comitato.

**PRESIDENTE.** Dagli interventi dei rappresentanti sindacali sono emersi essenzialmente cinque concetti: un'inadeguatezza tecnica complessiva, di cui vengono citati diversi esempi; una mancanza di coordinamento fra gli enti che, poi, produce anche un problema nel senso che si viene a creare un'area di confine tra un ente e l'altro dove non si capisce bene chi sia il responsabile; la necessità di una unicità di gestione complessiva; la necessità di certificazione e standardizzazione delle professioni. Questi sono in rapida sintesi i concetti che si sono colti. Poiché questi aspetti sono stati ragionevolmente approfonditi e poiché siamo tutti coinvolti nella ricerca di una soluzione, invito tutti a entrare più nel merito delle questioni; a tal proposito vi chiederei anche un minimo di tecnicità in quanto ritengo che singoli episodi particolari possono essere figli di un quadro generale: risulterà così più semplice comprendere perché quest'ultimo è tendenzialmente negativo.

**ALESSANDRO PICO, Segretario confederale della CISAL.** Prendiamo atto di quanto lei ha appena detto, anche se i pochi minuti che abbiamo a disposizione non sono sufficienti per trattare adeguatamente l'argomento. Al momento ci limitiamo a svolgere un rapido intervento, impegnandoci a fornire al Comitato nel più breve tempo possibile una nota tecnica esplicativa.

Riteniamo che il trasporto aereo sia lo strumento fondamentale per assicurare quella libertà di movimento rapido che costituisce la caratteristica essenziale del modello di vita dell'epoca in cui viviamo. Il trasporto aereo nel nostro paese ha un grande peso economico e, come tale, necessita di un'alta efficienza e sicurezza, sia in cielo sia in terra. Allo stato attuale abbiamo però constatato una insufficienza di attrezzature tecnologiche che pongono difficoltà a fronte delle esigenze crescenti

derivanti dal forte sviluppo del traffico aereo. Molti aeroporti hanno dotazioni obsolete e radar di vecchia generazione ed esiste anche un'eccessiva deregolamentazione nel settore in generale. Esistono ancora molti conflitti di competenza tra l'ENAC, l'ENAV e le società aeroportuali; infine, vi è incertezza occupazionale diffusa fra tutti i lavoratori. Quest'ultimo problema sembrerebbe quasi non esistere, ma sta interessando con grande enfasi tutto il settore e, a nostro avviso, anch'esso è fondamentale in tema di sicurezza. Noi vorremmo risolverlo proponendo di effettuare maggiori investimenti pubblici nel settore, perché riteniamo che il trasporto aereo — rispetto ad altri, come ad esempio il trasporto ferroviario — abbia ottenuto in passato minori finanziamenti.

Il processo di liberalizzazione del settore costituisce un aspetto assolutamente positivo, però la sicurezza e l'affidabilità non possono essere sacrificate sull'altare dell'economia e dei profitti per fronteggiare una concorrenza sempre più forte nel settore. Abbiamo quindi la necessità di effettuare una riforma della materia diretta ad unificare e mettere ordine tra i tanti organismi esistenti che si occupano di sicurezza.

Da ultimo sosteniamo che tutti i servizi e le strutture legate al trasporto aereo debbono presentare il più alto tasso di affidabilità allo scopo di ridurre al minimo anche la conflittualità sindacale, mirando a migliorare le condizioni di lavoro in termini di qualità e di quantità dei servizi resi all'utenza: fare meglio va a beneficio della credibilità internazionale del nostro paese, troppe volte danneggiato dalle paralisi dei nostri scali dovute alla conflittualità tra categorie che forse avrebbero potuto essere scongiurate con un certo buon senso all'interno delle trattative sindacali.

**ANDREA TARRONI, Presidente dell'ANPAC.** Poiché buona parte degli argomenti sono stati già trattati negli interventi svolti da chi mi ha preceduto, mi limiterò semplicemente a fornire alcune indicazioni.

Riteniamo che uno dei fattori determinanti, in tema di sicurezza del traffico aereo, sia la necessità, da parte del Parlamento, di riordinare in maniera definitiva e funzionale tutte le normative esistenti in materia, le quali non ci permettono di avere un quadro di riferimento certo. La sicurezza coinvolge anche la certezza delle regole alle quali bisogna sottostare; pertanto, è auspicabile un'armonizzazione del sistema del trasporto aereo in tema di codice della navigazione, di appartenenza all'ICAO, di ratifica delle convenzioni internazionali non ancora recepite dal nostro ordinamento, di adesione completa alle JAA e di definitiva soluzione del rapporto tra la parte civile e le servitù militari che, in parte, con il trasporto aereo presentano ancora una serie di attinenze.

L'altro aspetto fondamentale su cui poniamo la nostra attenzione è che l'approccio metodologico alla soluzione del problema deve partire dal presupposto che tutto il mondo del trasporto aereo ruota intorno al vettore: aeroporti, servizio di controllo del traffico aereo, *handling agent*: tutto esiste perché esiste un vettore. Il vettore di per sé è già, spesso e volentieri anche in maniera eccessiva, controllato: esistono mille *authority* alle quali è tenuto giustamente a rispondere. Manca però il quadro di riferimento nei confronti del quale dovrebbe rispondere chi esercita tutte le altre funzioni; non è possibile pensare che l'unico elemento del sistema che periodicamente e in maniera abbastanza capillare viene controllato e verificato sia il vettore, mentre gli altri sfuggono.

PRESIDENTE. Comandante, ci spieghi meglio questo concetto, in modo da poterlo comprendere.

ANDREA TARRONI, *Presidente dell'ANPAC*. Farò degli esempi pratici. Il vettore - gli aeroplani e tutte le persone che a diverso titolo ruotano intorno ad esso (piloti, meccanici, assistenti di volo) - sono sottoposti a visite mediche, *check*, e verifiche; in particolare l'aeroplano è costan-

temente soggetto a bollettini di aggiornamento, modifiche e revisioni, controlli che debbono essere verificati e certificati in base a procedure stabilite da norme. Tutto ciò fa parte di un *file* che viene costantemente costruito e che serve tutte le volte in cui purtroppo vi sia la necessità di andare a vedere se il passato della persona fisica, o dell'aeroplano, risulta essere coerente con un determinato quadro normativo. Al di là dell'aeroplano e delle persone che ruotano intorno ad esso, non esistono altri soggetti o apparecchi, che siano sottoposti ad un analogo sistema di verifiche e di controllo. Gli operatori dell'*handling agent*, del *catering*, delle pulizie e chi si occupa di allestimenti degli aeroplani e così via prima non erano soggetti a controlli e verifiche; solo dopo i tragici e noti eventi che conosciamo tutti sono stati anch'essi sottoposti a controlli. Anche per il controllo del traffico aereo non esiste un ente che lo certifichi: si controlla da solo. Ciò costituisce un aspetto che riteniamo non possa più essere accettato; pertanto, crediamo che anche il controllo del traffico aereo debba essere verificato. Oltre al vettore, esistono altri soggetti che con le proprie competenze influenzano la fortuna del trasporto aereo; mi riferisco all'ENAV, ai gestori aeroportuali e alle autorità di vigilanza e di controllo che, di volta in volta, possono essere l'ENAC o altro.

Esiste poi l'aspetto del meccanismo di prevenzione, di conoscenza e di definizione delle implementazioni necessarie al riguardo: è il concetto dell'agenzia. Essa dovrà essere completamente svincolata da qualsiasi controllo; deve costituire un meccanismo assolutamente autonomo che non possa e non debba subire pressioni di nessun tipo, ed essere in grado di sviluppare le sue indagini più o meno importanti nell'ambito del settore aereo, in maniera assolutamente autonoma. Deve inoltre avere la possibilità di fare tesoro delle esperienze tragiche e meno tragiche avvenute nel paese e di quanto accade fuori dai confini, al fine di predisporre una serie di suggerimenti. A tal fine è necessario che essa abbia competenze, conoscenze e in-

formazioni, altrimenti quanto detto sarebbe irrealizzabile. Pertanto, bisogna effettuare tutta una serie di interventi.

PRESIDENTE. Comandante, quando lei atterra sugli aeroporti italiani, in termini di sicurezza, come si sente?

ANDREA TARRONI, *Presidente dell'ANPAC*. Si tratta di un problema che non dovrei pormi.

PRESIDENTE. Lo dica sinceramente di fronte a chi costituisce il suo interlocutore naturale, i controllori di volo: mi dà, per favore, una risposta?

ANDREA TARRONI, *Presidente dell'ANPAC*. Chi atterra su un aeroporto italiano per definizione atterra in termini di sicurezza; credo che nessuno dei piloti che attualmente operano sul territorio italiano abbia un'attitudine o una predilezione particolare ad agire in condizioni di rischio. Pertanto, il nostro atteggiamento è estremamente cauto. Si parte dal presupposto che lo stesso livello di consapevolezza e di percezione delle condizioni in cui si opera — condizioni meteorologiche, e le altre condizioni attinenti al volo — sia condiviso con lo stesso livello di approfondimento e di conoscenza da chi svolge il controllo del traffico aereo e da chi fornisce l'infrastruttura su cui operare. Il problema delle luci non rientra nella nostra capacità di gestione; se a me dicono che funzionano, per me è sufficiente, in quanto si tratta di un rapporto assolutamente fiduciario: se dovessi avere il dubbio che dietro ad una luce vi sia qualcosa che non va, sarei...

PRESIDENTE. Lei mi deve dire, visto che come pilota è ancora in attività, anche di fronte ai suoi interlocutori naturali, se gli aeroporti italiani sono al livello dei migliori europei oppure no. In sostanza chiedo: siete tranquilli o avete paura ad atterrare in qualcuno degli aeroporti italiani, che sia Milano o Punta Raisi?

ANDREA TARRONI, *Presidente dell'ANPAC*. Il livello di servizio di cui usufruiamo, in una comparazione europea, è sicuramente scadente; esistono ampi margini di miglioramento: penso ad esempio al sistema di luci intelligenti, usato da quasi tutti gli *hub* intercontinentali ed internazionali.

PRESIDENTE. Queste sono le cose che vogliamo sapere: dovete segnalarci ciò che non funziona nel sistema!

ANDREA TARRONI, *Presidente dell'ANPAC*. Presidente, siamo in grado anche di farvi avere una sorta di « libro bianco » su ciò che, secondo noi, sarebbe necessario fare per implementare e migliorare il livello attuale di sicurezza e renderlo confrontabile con quelli europei.

Da nessuna parte in Italia sono presenti i sistemi di luce intelligenti; mentre almeno tre grandi *hub* (Londra, Francoforte, Parigi) li hanno già attivati, Fiumicino, Malpensa e Linate ancora non hanno questo tipo di sistema. In Italia ancora non esiste un sistema certificato che fornisca un grado di sicurezza sufficiente ai piloti per quanto riguarda il fenomeno del *windshear* (variazione verticale del vento rispetto all'unità di tempo); ci sono due impianti in sperimentazione negli aeroporti di Genova e Palermo, non ancora adeguati perché devono essere ulteriormente implementati con un'altra serie di applicazione tecniche oggi assenti. Senza dimenticare i radar a terra, ormai tristemente noti a tutti, posso ricordare il problema della segnaletica: quando ci sono condizioni di bassa visibilità pochi aeroporti possiedono segnaletiche adeguate in termini di luminosità, capacità, visibilità e coerenza con le normative internazionali.

MAURO FABRIS. Condivide le affermazioni fatte dal generale Fornasiero la scorsa settimana circa la professionalità di ENAC ed ENAV?

ANDREA TARRONI, *Presidente dell'ANPAC*. La professionalità di ENAC da un punto di vista organizzativo fa ritenere

assolutamente indispensabile un'implementazione dei livelli attuali. Come piloti stiamo ancora aspettando i famosi brevetti europei e non abbiamo ancora la possibilità di sfruttare quella reciprocità che gli inglesi hanno già in casa nostra.

Per quanto riguarda l'ENAV, non c'è alcuna possibilità di controllo, anche se io personalmente non ho mai avuto alcun problema, ma da solo non posso fare casistica.

ANNAMARIA COLOCCI, *Segretario generale della CISAL*. Mi scusi, presidente, ma mi sembra che sia in atto un processo diretto a due categorie in particolare!

PRESIDENTE. Non è in atto alcun processo: abbiamo solo fatto delle domande precise per avere risposte più dettagliate.

CORRADO FANTINI, *Rappresentante dell'ORSA*. Sono un controllore di volo e devo dire che se lei sollecitava una contrapposizione ha sbagliato interlocutore!

PRESIDENTE. Non ho sollecitato alcuna contraddizione: non voglio che lei strumentalizzi le mie parole. Il Comitato vuole soltanto capire. Siamo venuti a conoscenza di svariati tipi di problematiche, perché anche noi ci informiamo; tra queste si è anche parlato della professionalità e quindi ho chiesto a chi è l'interfaccia professionale dei controllori di volo se dal loro punto di vista questo rappresenta un problema: mi sembra assolutamente naturale. Non vogliamo colpire nessuno; siccome il tema in oggetto è la sicurezza del volo si tratta di analizzarlo in maniera esaustiva.

CORRADO FANTINI, *Rappresentante dell'ORSA*. Dopo questo chiarimento, faccio una premessa consequenziale all'intervento del collega Tarrone: anche il personale e l'equipaggiamento strumentale all'assistenza al volo va certificato; si tratta di una richiesta che portiamo avanti da anni. Non sappiamo come il generale Fornasiero possa aver valutato l'adeguatezza

del personale di ENAV e di ENAC, non sappiamo quali visite abbia svolto, non sappiamo se si riferisca a proprie personali conoscenze, essendo stato Capo di stato maggiore dell'aeronautica, arma che ancora oggi rappresenta la fucina di gran parte dei controllori del traffico aereo, degli esperti di assistenza al volo, dei tecnici e dei meteorologi che lavorano in ENAV.

Ritengo di particolare importanza l'indagine che il Comitato porta avanti. Sono una volta ancora d'accordo con il pilota che ha parlato prima di me: abbiamo un quadro normativo fatiscente. Ogni norma è svincolata dall'altra: abbiamo un codice di navigazione che deve essere attualizzato e occorre una presa di coscienza della realtà quotidiana. Tutti i professionisti del settore sono in attesa di un intervento del legislatore al riguardo.

Il nostro settore è stato costantemente riformato: prima avevamo Civilavia e RAI, adesso c'è l'ENAC; prima abbiamo avuto un'azienda autonoma di assistenza al volo, poi un ente pubblico economico ed adesso una società per azioni. Non mi sembra che gli obiettivi che si volevano perseguire con questa riforma siano stati raggiunti; probabilmente non si tratta di un problema esclusivamente di forme giuridiche ma di uomini e di risorse e, relativamente alla sicurezza, si tratta della definizione di un indirizzo generale. La sicurezza è una cultura ed una filosofia: non dobbiamo copiare, ma, guardando all'estero, dobbiamo individuare le soluzioni che riteniamo ottimali per la nostra realtà. Per fortuna esistono direttive dell'Unione europea che vanno rispettate in quanto cogenti. La Commissione europea, in particolare il commissario per i trasporti e le telecomunicazioni De Palacio, ha stabilito la necessità di operare una separazione tra l'ente regolatore e l'ente fornitore di servizi (*provider* e *regulator*). Anche noi da sempre siamo convinti della necessità di una soluzione del genere, e non comprendiamo assolutamente la volontà, manifestata da più parti in questi giorni, di arrivare ad un'ulteriore divisione di servizi e di funzioni. Come hanno dichiarato i

collegi che mi hanno preceduto, esiste un grande problema di coordinamento, di conoscenze e di sovrapposizioni. Non capisco per quale finalità dovremmo dividere alcuni servizi, oggi concentrati in un'unica società per azioni, e creare eventuali agenzie per la meteorologia, così parcellizzando ulteriormente, per i servizi di controllo per gli aerodromi e per la rotta. Quello che attualmente è unificato deve rimanere tale, evitando che la stessa materia sia appannaggio di un unico ente sia in fase regolamentare che in fase di applicazione.

Per fare degli esempi concreti, porterò la mia esperienza come controllore del traffico aereo. Siamo indietro rispetto al panorama mondiale, e tuttavia la caratteristica del trasporto aereo, che resta il mezzo di trasporto più sicuro, è proprio quella di avere un grande margine di sicurezza. Nel nostro paese tale margine non viene intaccato per una causa o per un avvenimento particolare (i tre elementi che concorrono sono sempre l'uomo, la macchina e l'ambiente in generale), ma per una ragione sistematica: si sta erodendo il margine di sicurezza che sovrintende al sistema del trasporto aereo. A questa nuova filosofia di decrementare il *buffer* di sicurezza hanno contribuito vari fattori: la ricerca di una riforma organizzativa degli enti che operano nel sistema e non la riforma dello stesso; l'assoluta incongruenza delle norme statutarie dei vari soggetti che devono operare in esso; la grande incidenza che l'industria del settore ha nel trasporto aereo. Se esiste un vero monopolista nel nostro paese non può che essere l'industria di questo settore. Esistono ancora decreti di secretazione che suscitano ilarità in ambito europeo mentre le solite ditte forniscono tutto: dal sistema di riscaldamento di un ambiente a quello per l'atterraggio di precisione per un aeroporto. Un monopolio del genere non ha bisogno di sviluppare i *tools* che servirebbero a chi opera in aria o a terra, perché è l'unico referente cui il settore può rivolgersi. In questa indagine dovrete valutare perché dal 1981, mentre il legislatore con la legge n. 145 decideva

di attribuire unicità di gestione dei servizi tecnici (indirizzo ripreso oggi dalla Commissione europea) alla stessa azienda che fornisce i servizi di assistenza al volo, ciò non sia mai stato attuato. I piloti hanno giustamente rivendicato l'impossibilità di poter operare un controllo dell'affidabilità di sistemi e mezzi che lavorano dall'altra parte della frequenza; anche a noi è capitato di vedere piloti atterrare senza la prevista certificazione. Tuttavia il sistema dovrebbe funzionare per principio, con qualcuno che si occupa di controllo e vigilanza. Nel nostro paese abbiamo il dipartimento della navigazione aerea, direttamente collegato al Ministero delle infrastrutture, che ha un ufficio ispettivo che si occupa di vigilanza su ENAC ed ENAV. Visto i risultati che queste amministrazioni hanno prodotto, vorremmo conoscere il lavoro da esse svolto ed approfondire la severa critica che il dipartimento ha formulato anche nei confronti delle istituzioni. Vorremmo sapere che cosa ha fatto l'ENAC per verificare il rispetto della normativa. Vorrei chiedere al dottor Alfredo Roma dove abbia fatto sentire la sua voce in qualità di presidente dell'ENAC.

A Lamezia, nel rifare la pista, hanno dimenticato di fare il cosiddetto « otto ». Abbiamo una società che alla scadenza fine di una deroga di due anni sospende un certo tipo di operazioni per gli aeroporti e tre giorni dopo, fatto un calcolo statistico ed attuariale, le ripristina, salvo poi minacciare a distanza di pochi giorni che a febbraio potrebbero ripresentarsi gli stessi problemi che per qualche giorno hanno paralizzato l'attività di volo in tutta Italia, esclusa Venezia. A Venezia esiste un sistema che funziona benissimo ed è in regola con gli standard ICAO, ma ancora non si capisce per quale motivo non possa essere esportato nelle altre realtà italiane.

FLAVIO SORDI, *Rappresentante dell'UP*. Come organizzazione plaudiamo alla volontà di compiere un'indagine conoscitiva su questi argomenti, ed intendo af-

frontare tutta una serie di punti per dare un quadro di carattere generale sulla situazione del trasporto aereo italiano.

L'evento di Linate ha palesato l'assenza di una definizione dei meccanismi di *end-over*, cioè di definizione del punto in cui terminano le competenze di un ente ed iniziano quelle di un altro: il rimpallo delle responsabilità ne è testimone. Di conseguenza siamo fortemente favorevoli all'istituzione di una autorità unica per il trasporto aereo. Tra le varie funzioni che fino ad ora sono state appannaggio solo dell'ENAC dovranno rientrare quelle che prima competevano all'Ente nazionale per l'assistenza al volo, ora società per azioni ed in precedenza ente di Stato. In sostanza, si deve creare un *service provider*, ed è improcastinabile la necessità di far confluire all'interno di questa autorità unica le funzioni di regolamentazione tecnica, di certificazione e controllo degli impianti e di certificazione del personale ad essi addetto.

Per ciò che riguarda l'autorità del trasporto aereo è importante che essa svolga in futuro una accurata funzione ispettiva. Quando nacque l'ENAC, nel 1998, esisteva un solo ispettore per tutto il «volato» in Italia, mentre in Gran Bretagna la *Civil aviation authority* possiede un corpo di circa sessanta ispettori solo per il volo, che peraltro vengono selezionati con competenze specifiche rispetto alla professione che dovranno svolgere. Un'altra funzione che l'autorità dovrebbe possedere è quella sanzionatoria: mai lo Stato ha elevato alcun tipo di contravvenzione ad enti ed esercenti. Questi ultimi lo sanno benissimo ed approfittano quotidianamente della mancanza della funzione ispettiva, peraltro già prevista dal decreto istitutivo dell'Ente nazionale per l'aviazione civile. Sicuramente dovrà essere dato corpo a quanto specificato sempre nel decreto n. 250 del 1997, e rivedere il codice di navigazione: abbiamo regole che sono vecchie di sessant'anni. Immersi come siamo nell'ambiente aeroportuale constatiamo enormi difficoltà nell'affrontare i problemi; spesso giungono avvisi di garanzia a singoli soggetti in maniera anche incoe-

rente, non essendo definite con precisione le rispettive responsabilità. In aeroporto per ogni avviso luminoso abbiamo un proprietario del terreno, un responsabile dell'installazione, un responsabile per il controllo dell'installazione, un ispettore dell'ENAC ed un soggetto vigilante del dipartimento dell'aviazione civile.

Per quanto riguarda la situazione degli aeroporti, i problemi da affrontare li riguardano un po' tutti. Ci sono aeroporti in una situazione maggiormente critica in riferimento al *windshear*: Genova, Palermo, Reggio Calabria, Pantelleria. Mancano i sistemi di rilevazione della contaminazione delle piste, si atterra su piste senza conoscere l'entità dell'elemento contaminante, se piove non si sa in quale quantità esso si deposita sulla pista, e la pioggia incide fortemente sulle prestazioni. Conoscendo il livello di contaminazione si può determinare con esattezza se possiamo atterrare o no. Risultato di tutto ciò è che un pilota si deve prendere la responsabilità di non atterrare in aeroporti dove ci sono forti precipitazioni, con ovvie conseguenze per i passeggeri, che si vedono trasportati in altre destinazioni.

È un dato di fatto eclatante che manchi la segnaletica, un fatto che non può più essere tenuto nascosto; ciò nonostante, le sollecitazioni che le associazioni dei piloti e dei controllori sollevano sull'argomento si scontrano ancora con difficoltà di carattere burocratico: all'aeroporto di Malpensa, ad esempio, era iniziata la predisposizione della segnaletica orizzontale diurna, ma essa è stata successivamente interrotta per mancanza del nulla osta da Roma; tale segnaletica sarebbe necessaria in condizioni di nebbia.

Un discorso assai delicato va affrontato con riferimento all'aspetto relativo alle competenze professionali. Riteniamo che non sia ammissibile che il trasporto aereo e, di conseguenza l'economia, si veda tarpate le ali a seguito di una mancanza di conoscenza delle regole. Occorre senso di responsabilità, così come occorre una selezione del personale cui affidare determinate responsabilità in seno ad enti e ad autorità. Faccio l'esempio dei sistemi di

rilevazione di *windshear* su cui ritengo che si stia veramente abusando dell'intelligenza dei piloti, come risulta evidente dal fatto di aver installato nell'aeroporto di Palermo un sistema di rilevazione ormai obsoleto, sebbene ne esistano di completamente nuovi. Mentre il sistema installato a Palermo permette un calcolo di probabilità di presenza del fenomeno di *windshear* - come dichiarato dall'ENAV- solamente fino a 10 metri di altezza, esistono sistemi che sono in grado di fornire rilevazioni lungo tutte le traiettorie di decollo e di atterraggio. A tal proposito ci siamo espressi a favore di una sperimentazione di tutti i nuovi sistemi in un qualsiasi aeroporto italiano che possa essere definito critico - tipo Genova o Palermo - in maniera da poterli testare; invece l'ENAV sta procedendo ad installare, a Palermo e a Reggio Calabria, una sorta di *remake* dello stesso sistema. Ciò dimostra, partendo da presupposti di buona fede, la mancanza di conoscenze tecniche specifiche sull'argomento.

Ci sentiamo inoltre di dover esprimere un parere anche in merito all'utilizzo degli aeroporti in condizioni di bassa visibilità. Attualmente all'aeroporto di Torino, con una visibilità inferiore a millecinquecento metri, il pilota ha bisogno del *follow me*, cioè della macchina che accompagna l'aeromobile dal parcheggio alla via di rullaggio; prima che accadesse l'incidente di Linate si procedeva senza l'ausilio di tale strumento. Sulla base di norme internazionali i piloti hanno la responsabilità di richiedere il *follow me* qualora lo ritengano indispensabile; accettiamo quindi l'idea di doverlo utilizzare in condizioni di vera bassa visibilità, ma parlare di questo con millecinquecento metri di visibilità significa avere idee un po' confuse in merito alle condizioni di bassa visibilità.

Un ultimo aspetto su cui intendo soffermarmi riguarda la sicurezza aeroportuale intesa come *security*, cioè come misure di sicurezza preventive nei confronti di possibili atti terroristici. Do lode all'atteggiamento che il Governo e le autorità stanno avendo nei riguardi di tale argomento; esiste sicuramente una scarsa di-

sponibilità da parte degli operatori del settore a prendere delle iniziative, già adottate da parte di tutti gli operatori del settore aereo del Nord America; faccio riferimento, ad esempio, alla blindatura delle porte della cabina di pilotaggio o all'ipotesi di avere a bordo del personale addestrato in tema di sicurezza: *air marshal*. Gli operatori del settore, nei confronti di queste misure, tengono un atteggiamento negativo, fondato solo su considerazioni di tipo economico. È vero che il problema della sicurezza del trasporto aereo riguarda i vettori, ma esso ha anche carattere sociale; pertanto, dal nostro punto di vista, occorre a tale scopo individuare delle misure appropriate di cui lo Stato si deve fare carico.

PELLEGRINO IMPARATO, *Rappresentante dell'USPPI*. Ringrazio innanzitutto il Comitato per l'invito. Ricordo che oggi si parla di sicurezza del trasporto aereo solo a seguito della tragedia accaduta all'aeroporto di Linate, mentre noi, come operatori del settore, parliamo di sicurezza da anni, in quanto riteniamo che la sicurezza costituisca un aspetto preventivo e non un qualcosa da ricercare *a posteriori* attraverso l'individuazione delle cause di un disastro. La sicurezza costituisce un tema molto complesso, che va affrontato su vari livelli. Come sindacato ne abbiamo indicati tre; il primo è relativo all'assetto istituzionale; il secondo alle competenze professionali di chi opera nel settore del trasporto aereo; il terzo concerne la formazione aeronautica del personale.

Per quanto concerne il primo livello - l'assetto istituzionale - sono state dette molte cose che condividiamo; per come è attualmente delineato il settore del trasporto aereo, con enti competenti su determinati aspetti, esso comporta sicuramente dei problemi, non solo di coordinamento ma anche di intervento in ambito aeroportuale. Tale situazione, a nostro parere, potrebbe essere risolta individuando un organismo unico che si dedichi alla regolamentazione e al controllo; un organismo che predisponga le regole e controlli che esse siano applicate ed al

quale spetterebbe anche un potere sanzionatorio e, in taluni casi, quello di sostituirsi o di fornire soluzioni ad enti controllati inadempienti.

Il problema della sicurezza del traffico aereo coinvolge un altro aspetto; nel settore aeronautico si fa riferimento alle normative ICAO: in particolare, esistono 18 annessi ICAO che, materia per materia, indicano quali sono i requisiti minimi che devono essere rispettati per garantire un livello minimo di sicurezza, che chiaramente potrebbe anche essere non sufficiente in determinate situazioni. Occorre pertanto un organismo che imponga che quel livello minimo venga migliorato; laddove esistessero tecnologie che consentissero di farlo, ciò va al di là di quanto previsto dalla norma, e quindi può essere imposto solo da quell'organismo unico cui si faceva riferimento prima.

Il secondo livello concerne i cosiddetti erogatori di servizi; mi riferisco, in particolare, ai gestori e all'Ente di assistenza al volo, il cui personale dovrebbe possedere un'idoneità tecnica specifica, e i cui impianti dovrebbero essere sottoposti a certificazione. Riteniamo infatti inammissibile che esista un ente che si certifica da solo e conferisce l'idoneità al suo personale; deve invece esistere un organismo *super partes* che eserciti tale funzione.

Vi sono poi aspetti molto importanti su cui soffermarsi, come ad esempio la modifica del codice di navigazione e la ricerca di una soluzione a situazioni che prevedono un uso promiscuo — civile e militare — di alcuni aeroporti, il che determina, oltre a problemi di coordinamento, anche problemi di intervento relativamente a certe infrastrutture di volo legate alla sicurezza aerea.

Per quanto concerne poi il personale tecnicamente competente, riteniamo che, nell'ambito dell'amministrazione, ci sia una sottovalutazione delle professionalità esistenti; chiediamo pertanto un processo di sburocratizzazione che permetta di valorizzare queste professionalità, le quali potrebbero essere valorizzate anche attraverso un'apposita scuola di formazione,

che noi indichiamo come ulteriore essenziale fattore per poter ottenere un più alto livello di sicurezza.

GIUSEPPE VACCARO, *Presidente dell'ATV*. Signor presidente, lei vorrebbe sapere che cosa, in tema di sicurezza del traffico aereo, effettivamente serve; a nostro parere, la sicurezza si costruisce in diversi modi, anzitutto a terra. L'aeroplano, in questa catena di sicurezza che si costruisce a terra, rappresenta, per così dire, un elemento chiuso: dal momento in cui l'aeromobile decolla, tutto dovrebbe essere stato predisposto in modo tale che lo stesso possa portare a termine il volo in perfetta sicurezza. Esiste pertanto una sicurezza *a priori*, la quale si costruisce in ambito aeroportuale attraverso controlli, definendo norme in tema di lotta al terrorismo e prestando tutta l'attenzione che un volo necessita.

A questa sicurezza ne va aggiunta un'altra che definirei intrinseca, che è determinata anche, per così dire, dal clima che si respira in cabina di pilotaggio quando si atterra in un determinato aeroporto. Faccio un esempio: consideriamo un equipaggio che ha effettuato una traversata atlantica ed è dovuto rimanere sveglio tutto la notte. Esso giunge a destinazione in condizioni di stanchezza, anche se controllata (ciò rientra nella professionalità del personale di volo). La destinazione potrebbe essere un aeroporto che presenta delle condizioni di efficienza o un aeroporto che definiamo « da naso », cioè un aeroporto un po' particolare, nel senso che esso presenta condizioni di sicurezza marginali (quelle minime sono sicuramente applicate ma con delle deroghe). In questo caso è necessario considerare i cosiddetti « *notam* » (sono delle informazioni che vengono fornite ai piloti prima e durante il volo): questi *notam* possono essere cinque, sei, sette, ma quando divengono venti, venticinque, inevitabilmente rappresentano un ulteriore elemento di *stress* nei confronti di un equipaggio che, come dicevo prima, è già di per sé stanco. Pertanto, se il discorso si limita a considerare le condizioni di sicurezza come

tutto ciò che rientra nelle norme, non possiamo sicuramente approfondire il tema, perché gli aeroporti rientrano sicuramente nelle norme sotto questo profilo: altrimenti non potrebbero essere operativi.

EUGENIO DUCA. Nel caso dell'incidente avvenuto all'aeroporto di Linate non mi sembra che alla guida dell'aereo ci fosse un equipaggio nelle condizioni che lei poc'anzi ha citato, cioè stanco per essere stato sveglio tutta la notte, né tanto meno esistevano quelle che lei definisce condizioni marginali; parliamo del sistema aeroportuale Linate-Malpensa, il più importante d'Italia.

GIUSEPPE VACCARO, *Presidente dell'ATV*. Sicuramente nel caso di Linate le condizioni dell'equipaggio non erano quelle da me indicate; tuttavia, a Linate è successa una cosa diversa; si è verificato un *misunderstanding* di grosse proporzioni che ha determinato il disastro.

L'aspetto sul quale comunque intendo soffermarmi è quello della sicurezza in senso lato, senza fare riferimento esclusivo all'incidente dell'8 ottobre. In particolare, le situazioni marginali citate tendono ad alzare il livello di stress, e ciò può anche ingenerare delle condizioni, non dico pericolose, ma al limite della pericolosità. È chiaro che il verificarsi di situazioni impreviste o di *misunderstanding*, a terra o nel controllo del traffico aereo, fa parte di un altro discorso. Ma quanto voglio porre all'attenzione del Comitato è che un aeroporto che ha delle condizioni di operatività superiori alla norma è sicuramente un aeroporto che presenta dei limiti di sicurezza diversi rispetto ad un altro aeroporto che può operare normalmente.

PRESIDENTE. Non mi è chiara la questione della marginalità dell'aeroporto rispetto alla stanchezza dell'equipaggio; potrebbe spiegarlo meglio?

GIUSEPPE VACCARO, *Presidente dell'ATV*. Facevo riferimento al possibile notevole numero di *notam*, nonché alle condizioni particolari presenti in alcuni ae-

roporti in termini di luci di pista e così via, fattori questi che aumentano la necessità di attenzione dell'equipaggio, generando ulteriore *stress*.

MASSIMO MUCCIOLI, *Presidente dell'ANPAV*. In qualità di assistente di volo ritengo che non tocchi a me entrare nel merito di questioni che possono riguardare disfunzioni nella gestione del traffico aereo, i rapporti tra il traffico militare e quello civile, oppure l'adeguamento tecnologico e la manutenzione delle infrastrutture aeroportuali. Tuttavia sento la necessità di entrare nel merito di questioni che attengono al ruolo della categoria che rappresento, la quale può fornire un contributo importante in tema di sicurezza del trasporto nel suo insieme, ma soprattutto per quanto concerne la sicurezza dei passeggeri, dopo i ben noti eventi dell'11 settembre. Non voglio entrare nel dibattito, spesso sconclusionato, in merito a proposte concernenti la blindatura delle porte delle cabine di pilotaggio o la dotazione al personale di bordo di armi o mezzi di offesa in situazioni critiche; ritengo opportuno invece richiamare l'attenzione del Comitato sulla necessità di prevedere dei *training* formativi per il personale di volo che siano confacenti ai tempi e alle nuove esigenze di sicurezza.

Se è vero che gli aspetti commerciali e qualitativi della prestazione a bordo sono determinanti per una compagnia aerea e per la sua affermazione sul mercato, è altrettanto vero che negli ultimi tempi gli aspetti riguardanti la formazione, l'addestramento e la preparazione tecnico-operativa del personale di bordo sono troppo sacrificati a logiche di profitto o alla riduzione forsennata dei costi. E ciò è tanto più vero non per aziende come Alitalia, che comunque si attengono, anche alla luce delle nuove disposizioni sulle JAR.Ops, a *standard* elevati di formazione e addestramento, ma soprattutto per la pletera di nuove aziende che si affacciano sullo scenario del trasporto aereo italiano, e che fanno della riduzione dei costi sulla formazione un elemento di vantaggio competitivo. Sarà necessario pertanto fare

chiarezza, e chiedersi se l'attuale assetto del mercato sia compatibile con la necessità di assicurare adeguati ed auspicabili livelli di sicurezza e se sia giusto caricare sulle aziende del settore e sui lavoratori, oggi gravate da una pesante crisi finanziaria, il costo di un innalzamento dei livelli di preparazione del proprio personale.

Se è vero che la sicurezza è un'esigenza collettiva e sociale, è anche giusto che le istituzioni pubbliche partecipino in qualche modo, logisticamente e finanziariamente, a questo sforzo. Noi come ANPAV abbiamo addirittura proposto di prevedere corsi specifici per il personale di bordo da tenersi presso le scuole di polizia italiana sulle tecniche di difesa e prevenzione di eventi a bordo, sulle tecniche di bonifica preventiva della cabina passeggeri, sulle metodologie psicologiche per affrontare e sostenere situazioni critiche, siano esse legate o meno a fatti terroristici. I fatti che possono pregiudicare la sicurezza di un volo non derivano solo da atti terroristici, i quali sono di difficile gestione una volta effettuati a bordo, ma anche da comportamenti pericolosi dei passeggeri a seguito di consumo di alcool o di problemi psichici. E vi assicuro che la casistica in merito è molto più ampia di quanto si possa immaginare.

Bisogna poi fare i conti con la tendenza delle aziende ad aumentare i livelli di produttività a scapito del recupero psicofisico degli equipaggi, il che può avere delle ripercussioni fatali sia sul livello di vigilanza degli equipaggi, sia sulla loro capacità di affrontare, in modo pronto ed efficace, eventuali situazioni di emergenza (estinzione di incendi, decompressione, evacuazione rapida dell'aeromobile). Un piccolo esempio: le aziende stanno diminuendo i tempi di transito degli aeromobili per incrementarne l'utilizzazione, eliminando quindi anche quei tempi minimi di recupero del personale di volo. Senza contare che la crisi del settore sta determinando una richiesta di rinegoziazione delle condizioni di lavoro, dei limiti e dei carichi di fatica che va nella direzione esattamente opposta agli obiettivi che que-

sto Comitato si prefigge. Il contributo che vorremmo fornire al Comitato paritetico, ed a questa indagine conoscitiva, attiene quindi essenzialmente alla necessità di addivenire a processi formativi ed addestrativi del personale operativo che siano sempre più avanzati e moderni, e che si riesca a trovare il giusto equilibrio, in termini di investimenti e risorse, tra le esigenze commerciali delle aziende ed il bisogno di sicurezza, di preparazione professionale degli addetti e di efficienza operativa degli stessi che il paese ed il sistema di trasporto aereo considerano oggi prioritari.

Oggi dobbiamo essere preoccupati perché il contesto economico nel quale cresce questa esigenza comune di sicurezza si scontra fortemente con processi di ristrutturazione radicali e pericolosi che le aziende stanno predisponendo, e che immaginiamo prevedano anche una contrazione delle attività addestrative e delle risorse destinate alla formazione, specie in quell'arcipelago di aziende minori dove le verifiche sono sporadiche e le libertà imprenditoriali estremamente ampie.

MASSIMO PETRELLA, *Segretario nazionale dell'ANACNA*. Prima di iniziare il mio intervento vorrei fare una precisazione sulla professionalità dei controllori del traffico aereo: ad oggi in Italia, come nel resto del mondo, i controllori del traffico aereo sono certificati secondo gli *standard* contenuti nell'annesso 1 agli allegati alla convenzione di Chicago, per cui i controllori hanno una professionalità selezionata sulla base di quei parametri. Questa operazione viene fatta dall'ENAV, perché era una prerogativa dell'AAAVTAG prevista con la legge n. 145 e ad oggi è rimasta tale, fermo restando che l'anno scorso è entrato in vigore un decreto del Presidente della Repubblica per le certificazioni del personale aeronautico che di fatto sino ad ora non è stato applicato.

Per ciò che attiene alla sicurezza vorremmo ribadire che essa è l'obiettivo primario del servizio di controllo: noi dobbiamo gestire in modo sicuro, ordinato e spedito il flusso di controllo del traffico

aereo. Sinceramente non crediamo che si possa individuare un unico responsabile per la sicurezza nell'ambito dell'aviazione civile, in quanto i soggetti in gioco sono diversi uno dall'altro e hanno quindi prerogative diverse; ciò che sappiamo è che tutti concorrono, alla fine, alla sicurezza.

Parlando di sicurezza vorremmo incentrare il nostro intervento su tre fattori fondamentali: quello umano, quello tecnologico e quello ambientale. Per quanto riguarda il discorso ambientale, ci riferiamo a tutto l'insieme di norme che sono a corollario del sistema. Partendo dal codice della navigazione, già richiamato diverse volte negli interventi, non possiamo non sottolineare che si tratta di un regio decreto del 1942; anche se aggiornato, sfido chiunque a dire che esso sia all'altezza dell'attuale realtà aeronautica del paese. Altro problema notevole: si parla di *standard* e riferimenti internazionali, ma gli allegati alla convenzione di Chicago, di fatto, nel nostro ordinamento non sono stati recepiti e non hanno valore cogente, per cui chi si adegua a questo tipo di *standard* lo fa non in ragione di una legge ma perché ne riconosce l'utilità. Ricordo che la legge di recepimento è del 1985; sono passati quasi 17 anni e sarebbe il caso che ognuno facesse la propria parte affinché tutti fossimo in grado di raggiungere l'obiettivo di migliorare gli *standard* di sicurezza.

Le varie modifiche normative che si sono succedute nel tempo riguardanti l'assistenza al volo hanno mirato più all'assetto giuridico-istituzionale ed hanno, invece, lasciato in disparte i compiti operativi: quelle che erano le prerogative di AAAVTAG (Azienda autonoma assistenza volo traffico aereo generale) sono le prerogative di ENAV nel 2001. Nel frattempo nel nostro campo in vent'anni sono stati fatti passi da gigante e si sono prodotte esigenze di tipo diverso. L'ammodernamento tecnologico ci ha portato a dover fronteggiare esigenze al di fuori di qualsiasi quadro normativo di riferimento, garantendo comunque un ottimo servizio. Abbiamo gestito aumenti del traffico dell'ordine del 18 per cento in situazioni

come quella del nord-est d'Italia, a fronte delle crisi balcaniche che si sono succedute in questi anni, con il plauso degli organismi internazionali del settore. Il direttore generale di Eurocontrol ha riconosciuto gli sforzi che abbiamo fatto per mantenere la sicurezza. Posso assicurare che cercare di conciliare le esigenze del traffico militare in una situazione di belligeranza con quelle del traffico civile che continuava ad operare non è stata cosa facile né tranquilla.

Un altro punto fondamentale nel discorso che riguarda la sicurezza è sicuramente rappresentato dall'ammodernamento tecnologico. Qualcuno ha ricordato la situazione anomala a livello nazionale, per cui molto spesso i processi di ammodernamento sono finalizzati ad una reale esigenza operativa, ma seguono logiche diverse, che non hanno un riflesso effettivo sull'utenza.

Per quanto riguarda il caso specifico di Linate, vorrei sottolineare che, di fatto, non ho visto emergere né in questo Comitato né sulla stampa che nel 1999 è stato istituito per legge un organo indipendente, l'Agenzia per la sicurezza del volo, chiamato ad indagare, ai soli fini di prevenzione, per trarre da eventuali incidenti raccomandazioni di sicurezza affinché il fatto non si ripeta. Siamo venuti a conoscenza da organi di stampa che l'onorevole Pasetto ha chiesto al presidente del Comitato l'acquisizione di un rapporto stilato dal ministero. Ora, il dipartimento dell'aviazione civile, come l'ENAC e l'ENAV, sono parti in causa in tutta la vicenda; se facciamo raccontare a loro ciò che è accaduto, molto probabilmente avremo una visione di parte. Ciò che dovremo prendere in considerazione è, invece, il risultato dell'inchiesta quando sarà terminata, perché l'ispettore dell'Agenzia che sta indagando è l'unico che ha accesso alle prove ed a tutti gli atti in possesso della magistratura. Vista la collocazione dell'Agenzia ed il coinvolgimento di molteplici soggetti, abbiamo la garanzia di terzietà che, secondo me, è fondamentale in casi come questi.

**PRESIDENTE.** A tale proposito posso aggiungere che la mattina dell'8 ottobre ero a Linate intorno alle 9 e 50 ed ho parlato al telefono con il presidente Franchi per sapere se era stato informato dell'accaduto; ebbene, mi ha risposto che ne era venuto a conoscenza attraverso i telegiornali. Quando poi gli ho chiesto entro quanto sarebbe giunto sul luogo dell'incidente, mi ha risposto che non aveva trovato posto sul volo dell'Alitalia. L'Agenzia non ha neanche la precedenza sulle prenotazioni dei posti nella nostra compagnia di bandiera; come risultato il presidente è giunto a Linate verso le ore 13, non certamente per colpa sua. Quel giorno sono stato testimone di un episodio stravagante: ecco perché vi ho chiesto di raccontare anche episodi particolari.

**MASSIMO PETRELLA, Segretario nazionale dell'ANACNA.** Presidente, noi abbiamo un'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo perché è stata imposta da una direttiva comunitaria; in tutti questi anni da soli non eravamo stati in grado di istituirla. Se, come credo, tutti ritengono utile questo organismo, dovremo anche dargli la possibilità di operare al meglio.

**ANNAMARIA COLOCCI, Segretario generale della CISAL.** Mi scuso per la mia interruzione di prima. Riguardo al giudizio dato dal generale Fornasiero, vorrei precisare che c'è stata una smentita immediata il giorno dopo.

Come organizzazione produrremo un documento, in quanto è molto difficile concentrare tutto in cinque o dieci minuti. Poiché il problema è talmente importante e poiché finalmente abbiamo notato una grande sensibilità da parte del Governo riteniamo sia meglio condensare tutte le nostre indicazioni in un documento ponderato, piuttosto che in cinque minuti di intervento magari sfruttati male perché si è preda dell'emozione.

**ROBERTO SCOTTI, Segretario nazionale della FIT-CGIL.** Prima ho dimenticato di sottolineare un punto fondamentale che rispondeva alla sua richiesta di

conoscere fenomeni che non funzionano ai fini della sicurezza: i controllori del traffico aereo italiano lavorano sulla base di regolamentazioni internazionali (i famosi annessi alla convenzione) che non sono riconosciute dall'ordinamento italiano. Ciò significa che, lo dico in maniera brutale, nella malaugurata ipotesi succeda qualcosa la magistratura incrimina il singolo individuo in base ad un ordinamento che l'Italia non riconosce. Credo che sia questa la sede più adatta ad essere investita di un problema del genere. Noi controllori di volo, al di là della certificazione professionale, non riusciamo a capire come si possa lavorare ed essere puniti dai nostri superiori o incriminati dalla magistratura sulla base di una normativa che l'Italia non riconosce.

**ANTONIO DI COSIMO, Rappresentante dell'UGL.** Presidente, mi piacerebbe entrare nel merito della questione in quanto controllore di volo operante all'aeroporto intercontinentale di Fiumicino e quindi sicuramente più competente sotto questo punto di vista in quanto vivo sulle mie spalle certe situazioni.

Sicuramente è fondamentale adottare le normative mondiali ed europee, ma limitare la sicurezza esclusivamente a ciò è oltremodo riduttivo. Riteniamo che la sicurezza sia un tema che riguarda tutti coloro che si occupano dell'aereo. Noto con piacere che in questo Comitato sono presenti, tra i membri, noti piloti: chi meglio di loro sa cosa tutto ciò significa? Faccio un esempio: anche le persone che caricano le valigie sull'aereo sono fondamentali, perché è sufficiente sbagliare il piano carico per sbilanciare l'aeromobile.

Riteniamo che sia il controllore sia, a maggior ragione, il pilota avvertano la necessità di fornire al meglio il servizio.

Riteniamo che i controllori di volo - e lo hanno dimostrato anche in relazione alla recente crisi in Kosovo - abbiano sempre svolto appieno il loro dovere per un motivo molto semplice: sono immediatamente identificati come responsabili. La magistratura che sta indagando sull'incidente accaduto all'aeroporto di Linate ha

notificato il primo avviso di garanzia ai due controllori di volo in servizio al momento del disastro; non riesco pertanto ad immaginare quale possa essere l'interesse che spinga un controllore di volo, che sa esattamente quali sono le sue responsabilità, a non agire al meglio. Altro discorso è invece quello degli strumenti che vengono forniti al controllore per permettergli di operare; in questo caso, la responsabilità non è più attribuibile ad esso.

PRESIDENTE. Però a Linate si sono accorti che l'aereo si era schiantato solo dopo 11 minuti dal decollo.

ANTONIO DI COSIMO, *Rappresentante dell'UGL*. Sì, è vero. Però lei, presidente, sa perfettamente che dalla torre di controllo non si vedeva assolutamente nulla; il radar non c'era e questo è emblematico...

PRESIDENTE. Non sto dicendo che la colpa fosse dei controllori di volo, ma che mancavano gli strumenti di verifica che consentissero a chi in quel momento stava operando sulla torre di controllo — mi dicono disagiata e quasi infrequentabile — di accorgersi di quello che era successo. In questo Comitato, sia la maggioranza sia l'opposizione stanno cercando di capire che cosa si debba fare in merito al problema della sicurezza del traffico aereo: è un tentativo per cercare di giungere ad una soluzione.

ANTONIO DI COSIMO, *Rappresentante dell'UGL*. A tale proposito, l'attuale ENAV Spa è nata anche sulla base di un protocollo di intesa che era stato siglato dal Ministero dei trasporti del precedente Governo, da chi rappresentava l'ENAV, l'ingegner Gualano ed altri, e dalle rappresentanze sindacali.

In tema di sicurezza abbiamo sempre detto chiaramente che per quanto riguarda tutte le implementazioni tecnologiche sarebbe opportuno, prima di acquisirle e metterle in opera, che l'ENAV si confrontasse con l'apposita associazione — i controllori di volo dell'ENAV — i quali si trovano a dover applicare la strumentazione

che l'ente acquista. La nostra richiesta è diretta ad un lavoro sinergico al fine di acquistare strumenti che siano effettivamente utili, perché soltanto coloro che hanno le giuste competenze — perché addetti a quel servizio — sanno effettivamente quello che serve e quello che non serve: ciò fino ad ora non è avvenuto. Presidente, le colpe non le faccia dire a me: credo che le abbia già intuite da solo.

FRANCESCO PERSI, *Rappresentante della FIT-CISL*. Credo che corra l'obbligo esprimere la sensazione (che costituisce una denuncia di fatto) che se non si ricreano le condizioni per ottemperare ad alcuni obblighi — mi ricollego al discorso che si faceva prima — questo sarà l'unico settore in cui il paese avrà perso sovranità e quindi saremo sottoposti a quella europea; e se non dessimo risposta alle indicazioni ed ai progetti che ci impone l'Europa in termini di evoluzione tecnologica e di addestramento del personale, potremmo anche subire ulteriori aggravii sul piano della sicurezza ed anche in termini di deterioramento delle imprese che lavorano nel settore. In pratica, esistono nuove tecnologie per l'uso delle quali dobbiamo addestrare il personale; per un mancato governo del sistema, al momento, esse non vengono adottate. Se ciò non avverrà entro il mese di gennaio, ci ritroveremo ad essere, ancora una volta, il fanalino di coda dell'Europa e saremmo un ostacolo alla fluidificazione del traffico aereo, con ulteriori aggravii per le imprese del settore e per tutto il paese. Credo che un sindacalista, un cittadino, abbia l'obbligo di denunciare queste cose; gli esuberanti già si stanno creando e questa condizione drammatica potrebbe essere ancora aggravata da questo problema di carattere addestrativo e tecnologico. Bisogna che il Comitato, il Governo e le autorità preposte ridiano certezza di governo al sistema, facendo chiarezza e riposizionando questo settore, che costituisce un valore aggiunto, una grande risorsa per il paese. Per ulteriori specificazioni, faremo pervenire al Comitato una apposita documentazione.

EUGENIO DUCA. Il presidente prima ricordava che a Linate sono passati 11 minuti prima che si accorgessero di quello che era successo; nel frattempo, un altro aereo si è messo in posizione di partenza. La domanda che pongo è questa: quando un aereo si stacca da terra e la torre lo perde, passa sotto il controllo di un'altra struttura. Perché nessuno ha visto che la traccia non compariva? Che cosa è successo?

FRANCESCO PERSI, *Rappresentante della FIT-CISL*. Non c'era lo strumento che rilevava la traccia.

ANTONIO DI COSIMO, *Rappresentante dell'UGL*. Facciamo una premessa: se fossi stato all'aeroporto di Linate in quel momento avrei dato già una risposta; però posso farlo ugualmente anche se in quel momento lavoravo all'aeroporto di Fiumicino. Un aeromobile, non appena stacca le ruote da terra, emette un segnale (il cosiddetto codice *trasponder*): questo permette l'identificazione dell'aeromobile sul radar.

PRESIDENTE. Quello che i terroristi hanno spento a New York.

ANTONIO DI COSIMO, *Rappresentante dell'UGL*. Sì, esatto. Quello che immediatamente ha destato allarme nei miei colleghi di Linate è che essi non hanno visto apparire questo codice *trasponder*; il primo intervento da fare in questi casi, tecnicamente, è chiamare in frequenza l'aeromobile e simultaneamente bloccare tutto il traffico successivo: tant'è vero che l'aeromobile che veniva dopo quello che si schiantato non è decollato. Comunque non voglio addentrarmi nei dettagli; voglio semplicemente porre degli interrogativi; poi il Comitato avrà tutti i mezzi e le opportunità per verificare le cose.

GIORGIO PASETTO. Questo Comitato stesso è un mezzo per capire.

PRESIDENTE. Se è in grado di dare una risposta alla domanda che le è stata rivolta, lo faccia.

ANTONIO DI COSIMO, *Rappresentante dell'UGL*. Nel momento in cui l'aeromobile non viene identificato e non risponde, bisogna subito sapere dove l'aeromobile si trovi esattamente. Se lei mi dice che sono passati 11 minuti, la logica mi fa pensare che in quel momento la nebbia, senza l'ausilio di un radar e senza altri sistemi per poterlo individuare...

PRESIDENTE. La domanda è molto precisa; perché per 11 minuti nessuno ha rilevato che l'aereo fosse sparito?

CORRADO FANTINI, *Rappresentante dell'ORSA*. Io non ero a Linate in quel momento, però non mi risulta che vi sia stato un buco di 11 minuti in merito alla localizzazione dell'aereo; siamo convinti che la magistratura potrà verificare che non sono assolutamente intercorsi decine di minuti tra l'autorizzazione al decollo, la chiamata e la ricerca dell'aeromobile.

FRANCESCO VITANZA, *Rappresentante del SULTA*. Una precisazione tecnica: l'elemento fondamentale indicato da tutte le autorità internazionali è la traccia primaria, cioè il fatto che un dato oggetto si muova nello spazio. Nel caso particolare delle aree aeroportuali è fondamentale disporre di un radar che abbia una copertura strettissima nell'area vicino all'aeroporto; in questo caso, se effettivamente vi è stato questo buco e il controllore non ha visto l'aereo - sempre se così è stato - bisogna chiedersi se il radar primario fosse in funzione. Per esempio a Fiumicino, come dicevo prima, è stato tolto uno dei radar primari; quando l'unico rimasto va in manutenzione, sicuramente il controllore non potrebbe visualizzare un'area così ristretta.

Questo mi dà anche l'opportunità di fare una precisazione: la politica sugli impianti per la sicurezza del volo (radar, telecomunicazioni eccetera) di fatto è stata delegata da trent'anni dall'ENAV ad una azienda privata, che non ha come funzione principale garantire la sicurezza del volo. Questa azienda contrattualmente determina la politica delle infrastrutture.

Si è parlato del sistema *windshear*; noi sappiamo benissimo che questo sistema è antiquato e che tecnicamente non ha senso, come non hanno senso altre cose. Ad esempio, il CNR aveva studiato un meccanismo che ipotizzava un tipo di radar di terra — che anche qualche altro paese sta sperimentando — sicuramente molto meno costoso, anche perché i radar di terra che devono diventare ancora operativi sono già di concezione datata. In Italia, di fatto, l'ENAV ha delegato i sistemi e le apparecchiature ad una azienda privata, che gode di una « copertura » anacronistica: la secretazione di tutti i fatti concernenti questo settore.

Nella relazione dell'ingegner Gualano dell'ENAV si precisa che non esiste un solo paese in Europa che non gestisca direttamente gli aspetti istituzionali della sicurezza: il controllo, la conduzione degli impianti, la meteorologia aeronautica. Adirittura due paesi (Germania e Spagna) riescono anche a vendere a terzi parte delle loro capacità.

PRESIDENTE. Diamo anche un nome all'azienda: si chiama Vitrocise.

CORRADO FANTINI, *Rappresentante dell'ORSA*. In riferimento al ritardato arrivo del presidente Franchi, devo dire che secondo me non è arrivato in ritardo ma in anticipo, di circa un mese e mezzo. L'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo ha aperto un'inchiesta, molto prima dell'8 ottobre, su un'invasione di pista avvenuta il 14 agosto a Malpensa.

PRESIDENTE. Non vorrei che rimanesse a verbale che imputo al presidente Franchi un ritardato arrivo; naturalmente non ha alcuna colpa di quanto successo.

CORRADO FANTINI, *Rappresentante dell'ORSA*. Chiedo scusa presidente, era solo una battuta.

PRESIDENTE. Certo, ma le battute nel verbale possono essere interpretate malevolmente.

CORRADO FANTINI, *Rappresentante dell'ORSA*. A metà settembre siamo venuti a sapere, durante incontri con l'Agenzia, che è stato emesso l'avviso di sicurezza che rappresenta la prevenzione del conflitto. Un'invasione di pista è avvenuta il 14 agosto, e le cautele e l'intervento del comandante hanno comunque portato l'Agenzia ad indagare ed a verificare la non conformità rispetto agli standard internazionali delle segnaletiche orizzontali. Se ci fosse concausa tra l'arrivo dell'avviso di sicurezza il 15 settembre e l'8 ottobre, data dell'incidente, si tratterebbe non di pochi minuti, ma di venti giorni davvero difficili da giustificare.

PRESIDENTE. Mi assumo la responsabilità di quello che sto per dire: ci sono ragionevoli certezze che siano passati 11 minuti prima che qualcuno si accorgesse di dove fosse finito l'aereo e ulteriori 9 minuti prima che arrivassero i vigili del fuoco a Linate.

FELICE VIGGIANI, *Rappresentante dell'USPPI*. Vorrei fornire un breve contributo segnalando un aspetto farraginoso del sistema: se per acquisire il radar per il controllo a terra di Milano sono necessari sette anni e se dopo sette anni non è stato ancora reso pienamente operativo, ciò è dovuto anche a problemi normativi che riguardano tutto il processo di acquisizione di un sistema e di conduzione di un contratto. In pratica, esiste un vuoto normativo nell'ambito della gestione di un contratto che va dalla progettazione fino al collaudo. Non esistono norme di riferimento per acquisire, collaudare e gestire un sistema, per cui non vengono rispettate le fasi canoniche che scandiscono un progetto, attraverso le quali si possono verificare la qualità del progetto stesso e la sicurezza che il sistema deve assicurare nell'ambito del trasporto aereo.

FRANCESCO D'ARRIGO, *Rappresentante della FIT-CISL*. Vorrei spiegare il motivo per il quale non si sa come mai si siano impiegati 11 minuti per rintracciare l'aereo. Innanzitutto bisognerebbe capire

quale sia il ruolo delle istituzioni che dovrebbero informare il Parlamento, i cittadini e chi indaga. In questo momento il ruolo dell'Agenzia dovrebbe essere proprio questo: seguire costantemente le indagini che si aprono sugli incidenti gravi e meno gravi ed aggiornare in maniera continua gli operatori sulle indagini, in modo tale che i risultati siano conosciuti e si possano prendere immediatamente provvedimenti, separando il tutto dall'indagine portata avanti dalla magistratura. Su Linate credo che la commistione sia più forte, perché l'investigatore utilizzato dalla magistratura coincide con quello dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo.

PRESIDENTE. Si tratta di un CTU: è qualcosa di leggermente diverso.

FRANCESCO D'ARRIGO, *Rappresentante della FIT-CISL*. Certamente; però dal punto di vista dei lavoratori tutto ciò può avere un impatto negativo per quanto riguarda la collaborazione con l'Agenzia. Se io, come operatore del sistema vedo nell'Agenzia un'istituzione indipendente che ha un *incident system report* al quale segnalare eventuali anomalie e con cui collaborare è una cosa; oggi, invece, il fatto che i membri dell'Agenzia collaborino strettamente con la magistratura, con richieste agli addetti addirittura coincidenti e fatte da entrambe, potrebbe danneggiare il ruolo stesso dell'Agenzia. Gradirei comprendere come mai l'Agenzia, in situazioni così gravi, nelle quali essa dovrebbe essere di supporto al sistema e quindi alla prevenzione, rivesta, invece, un ruolo investigativo simile a quello della magistratura.

GIANNI VASTARELLA, *Rappresentante della UIL-Trasporti*. Anche i nostri colleghi ci hanno riferito che non sono passati 11 minuti. Nel momento in cui la torre di controllo cambia la frequenza e fornisce il tempo di decollo, l'altro ente «riceve» l'aereo. Quindi, o l'aereo era decollato e l'altro ente riusciva a vederlo nel radar, chiamando in caso di problemi la torre, oppure tecnicamente il centro di controllo regionale di Milano non poteva sapere

dell'aereo, perché ne viene a conoscenza solo nel momento del cambio di frequenza che viene stabilito dalla torre dopo che l'aereo viene visto in aria.

MARIO MARINELLI, *Presidente dell'UP*. Sempre con l'intenzione di fornire i maggiori dati possibili, dal punto di vista del pilota e del controllore di volo, segnalo che in alcuni aeroporti italiani ci si comporta in modo diverso rispetto ad altri aeroporti europei. In Italia, in taluni casi, è il pilota del velivolo che comunica al controllore radar l'avvenuto decollo; in altri casi, la procedura che si segue è che, un volta decollato l'aereo, il controllore radar ne identifica la traccia attraverso il codice *trasponder* e chiama in frequenza l'aeromobile.

Il tempo trascorso, nel caso dell'incidente accaduto a Linate, dall'autorizzazione al decollo fino al momento in cui si è compreso che era avvenuta una sciagura, ritengo sia comprensibile; anche se viene data all'aeromobile l'autorizzazione al decollo, non è detto che essa necessariamente sia eseguita nell'arco dei 3 o 5 secondi successivi. Infatti, in condizioni di nebbia o di umidità, viene effettuata dai piloti, prima del decollo, una procedura che si definisce *run up* dei motori, con cui si portano gli stessi ad un certo regime, allo scopo di raggiungere una certa temperatura e consentire all'antighiaccio di agire; l'aereo decolla solo dopo questo lasso di tempo. Pertanto l'aeromobile, anche se autorizzato, può impiegare uno o due minuti prima di decollare; è chiaro che se nel caso di Linate i minuti fossero realmente undici, sarebbero tanti; ma se i minuti fossero quattro, potrebbero anche essere ragionevoli.

Dal mio punto di vista si tratta di un aspetto puramente psicologico, collegabile anche all'effetto dell'11 settembre: prima dell'incidente nessuno ci pensa; dopo, tutti ragionano in termini di incidente. Pertanto, se un aereo, dopo il decollo, è stato identificato tre minuti prima o tre minuti dopo dal controllo radar, non fa per me nessuna differenza; dopo questo arco di tempo, può invece essere significativo. Ci

sono comunque tutta una serie di fenomeni e di caratteristiche puramente tecniche di cui occorre tenere conto.

**PRESIDENTE.** Ringrazio tutti i rappresentanti sindacali intervenuti; poiché ho avuto modo di leggere alcune delle relazioni che sono state depositate — vanno tutte benissimo — e visto anche il tipo di audizione che cerchiamo di svolgere, avrete sicuramente capito che vogliamo qualcosa di più rispetto alla documentazione che ci avete lasciato.

Riguardo all'incidente accaduto a Linate — cui alcuni colleghi hanno fatto riferimento — non è tanto importante che siano trascorsi 9 o 11 minuti; l'aspetto drammatico è che sembra che alcuni dei passeggeri a bordo siano morti per soffocamento. Se veramente fosse accaduto questo — mi auguro di no — per effetto di una concatenazione di eventi o per una incredibile serie di coincidenze negative, dobbiamo avere il coraggio e la responsabilità di andare fino in fondo e di comprendere come queste cose possano accadere.

Lo stesso ministro Lunardi ha avuto modo di dire — in un'audizione svolta in questa sede nel primo pomeriggio —, in quanto presente a Linate la mattina del-

l'incidente, di essersi trovato di fronte ad una situazione particolare rispetto alla tragedia; nel momento in cui si è confrontato con i responsabili dei vari enti preposti, tutti cercavano, bene o male, di scaricare le proprie responsabilità su altri.

Il compito di questo Comitato paritetico è di cercare, in tema di sicurezza del trasporto aereo, di comprendere, conoscere, analizzare e approfondire. Pertanto, se ritenete di avere dell'altra documentazione o di poter citare altri episodi che giudicate utili, credo che questa sia l'occasione per farlo.

Il Comitato vuole svolgere su questo tema un lavoro serio e anticipo fin d'ora che probabilmente ci sarà bisogno di svolgere un secondo confronto con voi, più approfondito e più di merito.

Vi ringrazio di nuovo e dichiaro chiusa l'audizione.

**La seduta termina alle 17.25.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI  
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VINCENZO ARISTA

---

*Licenziato per la stampa  
il 20 dicembre 2001.*

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

