

V.

SEDUTA DI MERCOLEDI' 17 NOVEMBRE 1971

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **BIANCHI GERARDO**

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 11,10.

PRESIDENTE. Stamane abbiamo il piacere di ascoltare due rappresentanti dell'ANACNA, cioè dell'Associazione nazionale assistenti e controllori della navigazione aerea.

Ringraziandoli fin da ora per la loro cortesia, li prego di esporci il loro punto di vista sui problemi oggetto della presente indagine. Successivamente i colleghi che lo desiderano potranno porre domande.

Do senz'altro la parola al dottor Mercuri, segretario generale dell'ANACNA.

MERCURI, *Segretario generale della ANACNA*. Nella mia qualità di segretario generale dell'ANACNA vorrei innanzi tutto rivolgere un ringraziamento al Presidente della Commissione trasporti che ci ha dato l'opportunità di essere ascoltati in questo consenso così importante ed autorevole e dire qualche cosa anche dell'ANACNA.

La nostra Associazione raggruppa i controllori del traffico aereo, che sono coloro i quali svolgono l'attività di controllo e di assistenza al volo, che parlano materialmente con i piloti, per guidarli ed assisterli nella condotta del volo, e che mantengono un sicuro e spedito flusso del traffico facendo evitare agli aerei zone pericolose per ostacoli o altri aerei in volo.

A questo riguardo, mi sono permesso di portare il Quaderno n. 1 della nostra Associazione, che si propone, tra l'altro, di spiegare i compiti istituzionali del servizio di assistenza al volo e dei controllori del traffico aereo. La nostra Associazione è attualmente presieduta dall'onorevole Luigi Bertoldi, presidenza che è stata assunta da due anni; precedentemente era presieduta dal senatore Piero Caleffi.

Voglio aggiungere che la nostra Associazione è composta di esperti, particolarmente sui problemi della assistenza al volo. Però, data la stretta connessione che l'assistenza al volo ha con tutto il mondo aeronautico e dato che il nostro è un lavoro che facciamo da oltre

venti anni, permettendoci di acquisire una certa competenza e conoscenza di un po' tutti i settori, quindi di tutta l'attività dell'aviazione civile, l'ANACNA ha assunto una larga esperienza su tutta la problematica dell'aviazione civile.

I problemi dell'aviazione civile sono di ben vasta natura ed investono tutti i settori, a partire dalla carenza della legislazione.

Il codice della navigazione è del 1942, come loro sanno, ed a parte alcuni aggiornamenti non è stato mai rivisto per renderlo rispondente alle esigenze attuali. Il regolamento annesso al codice è del 1925 e contiene numerose norme inoperanti perché espressamente abolite dall'articolo 1329 del codice stesso. Manca poi ancora nel nostro ordinamento una serie di norme importanti. Gli allegati della Convenzione di Chicago risalgono al 1946 e non sono stati recepiti dal decreto-legge del 1948 n. 616 (che ratificava la Convenzione stessa). Voglio aggiungere ancora che una serie di norme che sono state successivamente emesse dal Ministero competente non hanno fatto altro che complicare le cose. Bisognerebbe quindi arrivare - proprio constatando il progresso tecnologico avutosi nel campo - ad una revisione opportuna del codice della navigazione.

Vorrei ancora aggiungere che sarebbero opportune del pari una serie di leggi-quadro per recepire nel nostro ordinamento tutti gli allegati, le convenzioni, i regolamenti nuovi cui ho fatto cenno. Dovremmo cioè arrivare ad una reimpostazione dell'intero problema dei trasporti aerei, propedeutica a tutte le misure generali che si vorranno prendere nel campo medesimo. Dopo questa breve premessa, vorrei passare la parola al vicesegretario della nostra Associazione, Giulio Martucci.

MARTUCCI, *Vicesegretario generale dell'ANACNA*. Avendo per statuto nell'Associazione di cui sono vicesegretario, dei compiti, per così dire, esecutivi (coordinamento delle commissioni tecnico-professionali), sono in

grado di constatare molto da vicino i vari aspetti dell'intero problema dei trasporti aerei. Innanzitutto però vorrei fornire alcune notizie circa la consistenza del personale che opera per l'assistenza alla navigazione aerea: i controllori della circolazione aerea sono in maggioranza dipendenti del Ministero della difesa (Aeronautica), salvo un piccolo e ristretto numero di essi che è dipendente del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile e presta servizio presso la direzione generale dell'aviazione civile. Anche questo piccolissimo numero di controllori era prima dipendente del Ministero della difesa, ma mediante un concorso è passato al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. È ben noto che il servizio espletato dai controllori (l'assistenza al volo) è assicurato per legge dall'aeronautica militare, quindi, mentre coloro che sono in servizio presso la direzione generale dell'aviazione civile hanno il compito di indirizzare la programmazione delle infrastrutture per l'assistenza al volo ed esercitano funzioni ispettive, mediante ispezioni in volo per conoscere l'efficienza dell'intero servizio, i controllori con funzioni operative (consolidamento dei programmi, loro realizzazione, esercizio e gestione del servizio) sono invece esclusivamente dipendenti del Ministero della difesa.

Un altro elemento importante è questo: dal 1949 e fino al 1959 la quasi maggioranza dei controllori era civile. Successivamente con una politica - sulla quale ancora oggi non si può dare un giudizio - il Ministero della difesa ha ritenuto opportuno di non creare più controllori civili, cominciando ad avvalersi esclusivamente dei dipendenti militari (ufficiali, sottufficiali e truppa) e dichiarando che il ruolo dei controllori civili - che poi non è propriamente un ruolo ma si tratta di impiegati civili con mansioni di controllori - doveva considerarsi ad esaurimento. Praticamente il numero dei controllori civili si sta esaurendo: in tutto sono rimaste 70-80 persone, forse un centinaio, che però, quando cesseranno dal servizio, non saranno rimpiazzate.

Come ha precisato il collega Mercuri il controllore del traffico aereo si occupa non soltanto di questi problemi, ma lavora in stretta connessione con altre branche dei trasporti aerei. In merito ai complessi problemi del trasporto aereo abbiamo notato innanzitutto che c'è un'assoluta carenza di legislazione: il codice che dovrebbe regolare l'intera materia, come ha precisato il collega Mercuri, è del 1942 e quindi non più rispondente alle esigenze del progresso avvenuto in questi

anni. Il codice ha ricevuto in questi anni varie interpretazioni che in assenza di un regolamento agiscono soltanto per creare uno stato di caos. Ci sono i problemi più generali del trasporto aereo e della politica relativa: nemmeno per essi esiste un indirizzo che possa permettere la elaborazione di programmi comuni fra i vari enti interessati. Faccio il caso di una compagnia straniera o italiana che decida di realizzare un nuovo collegamento fra Roma ed un'altra città: essa presenta alla direzione generale dell'aviazione civile un programma operativo ed amministrativo, di cui la direzione generale dell'aviazione civile si limita, in pratica, a prendere atto.

In sostanza, quello che dovrebbe essere alla base di tutto il lavoro dell'aviazione civile, non viene fatto. Non esiste un programma per una rete aerea né nazionale né internazionale, per cui ne deriva uno stato di confusione enorme; per esempio la rete aeroportuale viene determinata senza una pianificazione. Due anni fa è stato creato il cosiddetto piano nazionale degli aeroporti, ma non è stato un piano, bensì una elencazione, un catasto di aeroporti, messo sulla carta. Quel piano non risponde a nessun criterio (economico, sociale, operativo) per la localizzazione di un aeroporto.

Ciò ha portato ad un dispendio enorme di fondi, con interventi frammentari, non coordinati e spessissimo, anzi sempre, inadeguati.

C'è il problema della realizzazione delle infrastrutture aeroportuali, che mette in luce le lentezze burocratiche ed i « freni », che non consentono di realizzare quel poco che si può fare e che tra l'altro viene fatto in maniera disorganizzata.

E così, per esempio, assistiamo alla situazione dell'aeroporto di Fiumicino, che è in quelle condizioni che è, in un momento in cui Parigi, Londra, Francoforte, Amsterdam hanno aeroporti efficientissimi. E questo perché si è arrivati tardi, perché si è pianificato male.

Per quanto riguarda poi la gestione degli aeroporti, vi è un caos indescrivibile. Le gestioni sono di vario tipo. C'è la gestione statale, dove operano gli impiegati della direzione generale dell'aviazione civile, i quali sono in condizioni di assoluta inferiorità. Basta pensare, ad esempio, all'aeroporto di Alghero, un aeroporto della Sardegna che nel periodo estivo ha la sua importanza: ebbene, su quell'aeroporto ci sono un direttore di aeroporto e tre impiegati. Io domando come si possa gestire un aeroporto solo con un diret-

lore e tre impiegati. È assolutamente impossibile.

Vi sono poi le gestioni in concessione a società private. Dobbiamo dire che queste gestioni vanno meglio delle gestioni statali, tuttavia esse sfuggono a qualsiasi controllo da parte dello Stato e fanno il bello e il cattivo tempo, perché anche in quei casi la direzione generale dell'aviazione civile è presente con un numero scarsissimo di personale e senza un'organizzazione valida per poter controllare, soprattutto in campo operativo; e tante volte l'amministrazione è costretta ad imporsi, a dover impedire l'apertura di piste. Caso tipico, quello dell'aeroporto di Linate, dove per due anni consecutivi è stato detto: « la pista non si apre finché non sono eseguiti certi lavori ». La società responsabile spingeva, faceva pressioni per avere questa pista, ed aveva le sue buone ragioni, ma non erano stati fatti i lavori secondo una certa norma. Non erano stati fatti i controlli, perché occorre perizie, verbali, per cui dal punto di vista amministrativo la cosa non poteva essere regolarizzata.

Per quanto riguarda la gestione dei servizi aeroportuali vi sono in ogni aeroporto almeno due società che gestiscono i vari tipi di servizio: dal trasporto bagagli, alla pulizia degli aerei ed ognuna di esse va per conto suo.

Un altro punto sul quale vorrei richiamare la loro attenzione riguarda la politica del personale necessario alle società per le varie attività dell'aviazione civile.

Non esiste nessuna scuola professionale che prepari questi quadri; nemmeno esiste una scuola di livello universitario - come sarebbe necessario ed indispensabile - che prepari il personale specializzato occorrente per le varie branche, pubbliche e private, dell'aviazione civile. Questo è per esempio un tipo di scuola che esiste in Francia e che sarebbe auspicabile fosse istituito anche in Italia per rimediare alla grave carenza della preparazione del personale. Né la direzione generale dell'aviazione civile si è mai posta seriamente questo problema.

I riflessi di questa situazione si ripercuotono essenzialmente sull'aviazione in generale; né l'attività svolta dagli aeroclub può rimediare. Questi organismi non hanno una organizzazione adeguata ad un così complesso compito ed operano senza un coordinamento: ad esempio per l'istruzione dei piloti fanno pagare le ore di volo come fa loro comodo perché non c'è nessuna regolamentazione.

Altro importante settore dell'aviazione civile è costituito dalle concessioni per il « lavoro aereo » (che è un'attività commerciale),

che vengono date sulla base di offerte personali. È vero che in questo settore ci deve essere una iniziativa privata, ma è pur vero che lo Stato deve elaborare su tutta la materia un indirizzo di carattere generale. Il che per il momento non è mai successo, né alcuno studio è mai stato fatto.

Un discorso a parte poi deve essere fatto per l'industria elettronica ed aerospaziale: anche qui il compito di studio delle esigenze di aeromobili e di altre apparecchiature dovrebbe essere svolto dalla direzione generale dell'aviazione civile con un discorso generale che, partendo dalle necessità di sviluppo dell'aviazione civile, indirizzasse i programmi di costruzione delle industrie aerospaziali. Si dovrebbe cioè partire da un indirizzo generale per la produzione aerospaziale per arrivare alla organizzazione della costruzione dei mezzi. Ma la direzione generale dell'aviazione civile non ha mai fatto nulla in questo settore. Anche questo potrebbe essere un esempio classico delle carenze del settore.

Importante è in questo campo il discorso sul futuro del mezzo aereo: fra qualche anno avremo grossi problemi legati alla proliferazione degli aeroporti e quindi alla necessità di impiegare gli aeroplani a decollo verticale. Il problema è, come ho detto, molto grosso: potremmo rischiare di fare del territorio nazionale un immenso aeroporto. Già il francese Bock, autorevole esperto nel campo della pianificazione e progettazione aeroportuale, ha detto, su questo argomento, che se si continua di questo passo la Francia fra meno di venti anni dovrà essere soltanto un grande aeroporto. Per tenere testa alle esigenze del traffico aereo dovremmo infatti creare aeroporti sempre più grossi. Altrimenti non potremmo risolvere i problemi sempre più complessi del trasporto aereo. È necessario quindi prevedere la costruzione di aeroporti piccoli utilizzabili da aeromobili con carichi non grossi ma capaci di operare a decollo verticale. Ma anche su questo bisogna cominciare a svolgere tutta un'azione generale.

Per il momento l'Aeritalia ha fatto - unica nel suo campo - un accordo con la Boeing per lo studio e la progettazione degli aerei a decollo corto.

Siamo molto lieti che ci sia in Italia almeno una società che ha imboccato questa strada. Però questa doveva essere una iniziativa nata dalla direzione generale dell'aviazione civile. Invece, mai nessun intervento.

Per l'industria elettronica, lo stesso discorso. Gli aeroporti devono essere dotati di

apparecchiature elettroniche come pure gli aeromobili. Ma anche lì occorre un indirizzo. Recentissimamente c'è stata una conferenza a Ginevra: si parla già di sistemi di navigazione particolari che permettano di sfruttare meglio lo spazio aereo. In Italia non c'è una industria aeronautica che si sia posta questo problema. L'ANIE si è posta questo problema, ma sta andando a tentoni. Anche questa è una carenza. Non c'è un indirizzo preciso.

Ma veniamo all'assistenza al volo che è il settore a noi dell'ANACNA più noto. Questo problema lo stiamo studiando a fondo da parecchi anni. È da almeno un decennio che ci stiamo battendo, perché abbiamo riscontrato tutte le carenze. Noi dell'ANACNA abbiamo notato nel servizio di assistenza al volo sensibili, costanti ritardi e rinvii nelle realizzazioni programmate. Si programmano infrastrutture di assistenza al volo e purtroppo si assiste a programmi fatti oggi e realizzati dopo 5, 6, 7 anni.

Nel 1964 o 1965 fu programmato di dotare cinque aeroporti italiani di apparecchiature per permettere atterraggi con visibilità ridotta, perché abbiamo aeroporti sui quali non si può atterrare, sempre a causa della nebbia. A tutt'oggi nessuno di questi aeroporti è ancora in grado di soddisfare a questa esigenza. Le apparecchiature sono state installate ma non funzionano, anzi mai hanno funzionato al pieno delle possibilità offerte dal tipo di apparato. L'aeronautica militare dice che non ci può far niente perché non riesce a calibrarle.

PRESIDENTE. Che vuol dire?

MARTUCCI, *Vicesegretario generale dell'ANACNA*. Che non riescono a far rientrare queste apparecchiature entro quelle tolleranze prescritte. Insomma, quelle apparecchiature non sono utilizzabili operativamente almeno per gli scopi per cui sono state installate. Eppure l'apparecchiatura è quella giusta, è quella stessa che funziona a Parigi, a Francoforte. Qui in Italia, però, non riescono a calibrarla. È una incapacità dell'organizzazione, non degli uomini. C'è una *equipe* militare che controlla la ditta (la FACE) che non riesce a far funzionare questi apparati.

PRESIDENTE. Ma che cosa occorre perché questa apparecchiatura funzioni?

MARTUCCI, *Vicesegretario generale dell'ANACNA*. C'è una serie di cose da fare. C'è da calibrare l'alimentazione; c'è da siste-

mare le installazioni; ci sono vari lavori di carattere tecnico da fare. Beh, non ci riescono.

MERLI. Ma da chi dipende?

MARTUCCI, *Vicesegretario generale dell'ANACNA*. Dalla ditta e dall'autorità militare. La ditta che ha avuto l'appalto dell'installazione e l'autorità militare, e per essa la direzione generale telecomunicazioni del Ministero della difesa, che deve stare dietro alla ditta e collaborare. Questo programma è stato preventivato nel 1965 ed è stato realizzato negli ultimi due anni.

ZUCCHINI. Da qualcuno è stato detto che questi mezzi impiegati in questi aeroporti sono oggi tecnicamente superati e sono stati già sostituiti a Londra.

MARTUCCI, *Vicesegretario generale dell'ANACNA*. No, questi impianti di cui stiamo parlando in questo momento non sono superati, anzi sono dell'ultimo tipo. Il fatto è che non riescono a farli funzionare e nessuno si spiega come mai non riescono a farli funzionare.

Per quanto riguarda gli altri aspetti delle carenze, ci sono casi di realizzazione di impianti dove la radioassistenza non è soddisfacente dal punto di vista tecnico. Ciò si è verificato con impianti dove la radioassistenza è stata installata in maniera che alla prova dei fatti si è dimostrata operativamente quasi inutilizzabile. Bisogna tuttavia dire che ci sono oggettivamente delle difficoltà nella installazione degli impianti di questo tipo. Potrei citare per tutti l'esperimento realizzato nella penisola Sorrentina che ha dato risultati insoddisfacenti. Nel nostro territorio - negli Appennini specialmente - ci sono oltre tutto delle limitazioni orografiche naturali. E l'efficienza di questo tipo di apparecchiature radio per l'assistenza al volo è legata a tutta una serie di elementi e condiziona pesantemente l'efficienza e la funzionalità del sistema di assistenza al volo. Per esempio, se i collegamenti radio con gli aeroplani in volo non sono continui o sono poco chiari, o non vi è una ricezione perfetta, tutto va a discapito dell'intero sistema: e il numero delle interferenze che ci sono in Italia nei collegamenti radio tra piloti e controllori non si riscontra in nessun altro paese.

Un altro punto importante è quello della organizzazione degli spazi aerei. In Italia, come in tutti gli altri paesi del mondo, l'organizzazione dello spazio aereo è basata sulle

aerovie e sulle regioni terminali di traffico; poi ci sono le zone riservate al traffico militare. Purtroppo nel nostro paese le zone riservate al traffico militare sono molto più estese di quelle previste per il traffico civile che risulta così particolarmente difficoltoso. Questo provoca non solo dei ritardi ma anche situazioni di pericolosità. I controllori del traffico aereo lamentano moltissimo questa situazione di insicurezza permanente esistente negli spazi aerei; e l'azione governativa in questo campo risulta molto in ritardo. Senza considerare poi il numero delle mancate collisioni: un numero che negli ultimi anni è andato crescendo. La IATA ci ha collocato al terzo posto in Europa per le mancate collisioni - dopo la Germania e la Francia. Il che non è incoraggiante. Ma è anche giusto sapere che questa statistica piuttosto elevata di mancate collisioni è ben nota alle autorità militari che sono responsabili di questo servizio. E questo cosa denota? Una scarsa preparazione dal punto di vista professionale degli addetti al controllo del traffico aereo. Oggi la scuola dei controllori del traffico aereo di Ciampino continua a funzionare con l'organizzazione di base e i programmi di venti anni fa senza che si sia tenuto conto dei progressi tecnologici e operativi verificatisi nel campo dei mezzi e delle tecniche di controllo del traffico aereo.

Un'altra carenza enorme che abbiamo notato riguarda la capacità organizzativa e di controllo ai vari livelli del servizio. L'aeronautica militare non ha fatto altro che emanare ordini di servizio e tutto funziona secondo gli schemi ordinati dalle Forze armate. Non c'è nessun regolamento organico del servizio. Ci sono solo delle integrazioni ad alcuni documenti della organizzazione ICAO. Dovrebbe invece esservi uno specifico ordinamento del servizio aderente alle esigenze nazionali con cui dovrebbe essere regolato il servizio sia per l'aspetto organizzativo che per quello operativo.

Noi dell'ANACNA abbiamo delle proposte che sono chiaramente espresse nel nostro Quaderno. In breve noi pensiamo sia necessario avere una organizzazione di carattere unitario, enucleata dal Ministero della difesa, che abbia una autonomia ed una dinamicità che consentano in primo luogo di ovviare a tutti gli intralci di varia natura che si riscontrano quando si deve procedere alla realizzazione di un qualsiasi programma. In altri paesi d'Europa un ente di questo tipo già esiste ed esamina e risolve tutti i problemi connessi alla pianificazione, alla realizzazione ed all'esercizio del servizio. In questo modo

si avrebbe una più funzionale pianificazione, una maggiore rapidità nelle realizzazioni ed una maggiore efficienza tecnica ed operativa del servizio di assistenza al volo, soprattutto perché verrebbero eliminati tutti quei vincoli, di varia natura, che derivano proprio dall'organizzazione in cui oggi è inquadrato tale servizio.

Volendo continuare a parlare dei particolari, molte altre cose si potrebbero dire e denunciare: ma sarebbe troppo lungo.

Penso di terminare questa mia succinta esposizione, che spero abbia dato l'idea della grave situazione in cui versa l'aviazione civile italiana, affermando che in Italia tuttora manca una visione completa, organica e ad ampio respiro della complessa problematica dell'aviazione civile. In tutti i settori si vive alla giornata e si lavora frammentariamente. In particolare poi, per quanto riguarda l'assistenza al volo, settore che noi dell'ANACNA conosciamo più profondamente, posso tranquillamente dire che la maggiore remora per rendere questo servizio adeguato alle esigenze dell'aviazione civile è il fatto che esso è inquadrato in un'organizzazione militare che, con la sua precipua fisionomia, mal si adatta ad un tale tipo di attività.

Chiedo scusa per la frammentarietà dell'esposizione che penso potrà essere integrata dalle domande che gli onorevoli parlamentari vorranno rivolgere.

PRESIDENTE. Rivolgo un vivo ringraziamento al signor Martucci per la sua interessante esposizione. I colleghi che intendono rivolgere delle domande ne hanno facoltà.

ALESSANDRINI. Dopo l'esposizione fatta dai rappresentanti dell'ANACNA penso si debba prendere atto che ci sono delle disfunzioni addirittura macroscopiche. Vorrei tuttavia chiedere se l'Associazione di categoria ha fatto presenti al Governo tutte queste cose. Per quanto mi riguarda posso dire che già nella scorsa legislatura ho sottoscritto insieme ad altri onorevoli colleghi delle interrogazioni per far presenti le carenze del vostro settore. La domanda precisa è quindi: quali sono le cose o la cosa che soprattutto funzionano?

BATTISTELLA. Precedentemente a questo incontro ne abbiamo avuto uno con i piloti, che sostanzialmente ci hanno fornito un quadro non molto dissimile da quello esposto dai rappresentanti del controllo e dell'assistenza di volo. Debbo dire che la prima considera-

zione che scaturisce è in opposizione netta con tutte le garanzie che ci avevano dato i dirigenti dell'Alitalia quando ci incontrammo con loro. Quando affrontammo i problemi dell'assistenza al volo, ci avevano fatto un quadro assai ottimistico. Oggi invece ci si pone un quadro assai pessimistico.

Mi limito a due domande. La prima: vorrei sapere quali sono i rapporti tra direzione di aeroporto e direzione controllo ed assistenza di volo. La seconda: si è giustamente fatto riferimento alla impreparazione del personale. Vorrei sapere, se è possibile, come e da chi viene assunto il personale addetto al controllo e all'assistenza al volo.

QUERCI. Noi abbiamo avuto qui alcuni direttori di aeroporto. Anche qui note ottimistiche e delle proposte di soluzioni, anche se abbiamo intravisto dei caratteri aziendalistici. Oggi invece ci è stato dato un quadro del tutto diverso, vedi il caso di Fiumicino.

In più, c'è il progetto dell'azienda della aviazione civile o della gestione degli aeroporti. Vorrei sapere quale è la vostra opinione.

TRIPODI GIROLAMO. Vorrei conoscere quante sono state le mancate collisioni e quali sono stati i sinistri causati.

QUERCI. Quando parliamo con i piloti, ci dissero che molte indicazioni sulle collisioni non venivano date perché i controllori venivano poi puniti. È vero?

MERCURI, *Segretario generale della ANACNA*. Rispondendo all'onorevole Alessandrini, debbo dire che la nostra Associazione non si stanca mai di andare ripetendo queste cose a tutti i livelli; abbiamo fatto pervenire note, promemoria; abbiamo fatto una serie di dibattiti dove abbiamo centrato questo problema. Lo abbiamo fatto anche in concorso con il Centro per lo sviluppo dei trasporti aerei. C'è poi anche la nostra attività monografica - siamo arrivati al quarto Quaderno - con la quale ci ripromettiamo far conoscere i problemi dell'assistenza al volo. La nostra Associazione sta facendo questo da almeno 12-15 anni, però finora ha sempre trovato orecchie non attente.

Lei ha fatto la domanda: « che cosa va, cosa non va? ». Dall'esposizione fatta dal collega Martucci, debbo dire che il quadro non è brillante. Tutt'altro. Possiamo forse parlare in termini di speranza.

Noi parlavamo di una Azienda autonoma dell'aviazione civile. Non è un toccasana, tuttavia è una proposta di lavoro, perché noi vediamo nella proposta di Azienda autonoma - che il Ministero per i trasporti ha fatto sua - un tutto organico, perché non possiamo pensare che possa esserci una Azienda degli aeroporti e vedere l'assistenza al volo ancora nelle mani dei militari. Ripeto: noi vediamo un tutto unico organico nell'Azienda autonoma dell'aviazione civile. Anzi, una nostra preghiera a loro signori è quella di cercare di appoggiare, nei limiti del possibile, questa proposta perché possa essere al più presto varata. Quindi è una speranza; speriamo nell'Azienda autonoma dell'aviazione civile perché tante carenze e impedimenti possano al più presto essere rimossi.

MARTUCCI, *Vicesegretario generale dell'ANACNA*. Indubbiamente, non sappiamo quello che è stato detto da altri per quanto riguarda il funzionamento delle varie branche. Certo, ci saranno divergenze di opinioni. A mio parere, non funziona niente. Oggi si va avanti giorno per giorno, anzi direi ora per ora. La mattina ci si alza e ci si domanda cosa si può fare oggi. Questo è il problema. Ci siamo trovati e ci troviamo sempre in gravi difficoltà. A Ginevra, per esempio, al convegno internazionale dove siamo andati quali funzionari della direzione generale dell'aviazione civile a rappresentare l'Italia, dovevamo presentare dei programmi in merito ad alcune installazioni. Abbiamo dovuto improvvisare lì per lì con la nostra esperienza di venti anni questi programmi e ci siamo battuti abbastanza bene.

Per quanto riguarda la domanda dell'onorevole Battistella che chiedeva come viene assunto il personale del controllo del traffico, posso rispondere che le assunzioni vengono fatte dal Ministero della difesa (aeronautica militare) ed i controllori vengono scelti fra gli avieri di truppa, i sottufficiali e gli ufficiali che hanno frequentato corsi di specializzazione. Naturalmente poi molti di questi militari non di ruolo non fanno i concorsi e preferiscono cambiare mestiere anche perché non vedono sviluppi di carriera. In genere si tratta di ufficiali di complemento che allo scadere della chiamata se ne vanno.

Non c'è praticamente un regolamento preciso per le assunzioni dei controllori del traffico aereo, perché non esiste un ruolo organico: si tratta di personale militare che è addetto al servizio di controllo del traffico aereo, dal quale può venir via o essere mandato via

in ogni momento secondo le esigenze della Forza armata o secondo i propri desideri.

PRESIDENTE. Ma questi dipendenti devono cambiare settore di lavoro o restano permanentemente in servizio?

MARTUCCI, Vicesegretario generale dell'ANACNA. I ruoli sono quelli delle forze armate e sono ordinati secondo gli impieghi previsti dai compiti di istituto. Nell'Aeronautica militare per esempio, il ruolo più importante è quello dei piloti, che corrisponde al ruolo di Stato maggiore dell'Esercito e al ruolo di vascello della Marina. I posti direttivi vengono quindi occupati dai piloti. Succede però che questi il più delle volte non hanno conoscenze specifiche nel campo dell'assistenza al volo. Si è così verificato che per esempio a dirigere l'ispettorato delle telecomunicazioni e dell'assistenza al volo vi è sempre stato un pilota, come pure nei posti direttivi dell'ispettorato vi sono quasi tutti ufficiali piloti del ruolo navigante i quali però non hanno una conoscenza specifica delle funzioni dei controllori del traffico aereo. Manca insomma un'impostazione legata al concetto di professionalità, sia per le assunzioni che per l'impiego.

Per quanto riguarda la domanda dell'onorevole Querci, noi pensiamo che la soluzione più idonea sia quella della costituzione di una Azienda autonoma dell'aviazione civile responsabile e competente per tutti i settori dell'aviazione civile (trasporti aerei, aeroporti, assistenza al volo, ecc.). Siamo invece contrari alla costituzione di un'azienda per gli aeroporti. Noi abbiamo bisogno di un ente che regoli tutte le attività dell'aviazione civile e nel contempo le controlli. Si deve cioè trattare

di un'Azienda autonoma dell'aviazione civile che regoli tutto l'intero sistema, dalla programmazione alla progettazione, alla gestione.

Per quanto riguarda la domanda circa il numero delle mancate collisioni, posso dire che non vi sono delle cifre esatte. Comunque grossi incidenti non ne sono successi. L'incidente più grosso è quello avvenuto nel 1958 fra un aereo di linea ed un velivolo militare. Il pilota dell'aereo militare dopo una degenza in ospedale riuscì a salvarsi ed oggi gode ottima salute. I viaggiatori dell'aereo di linea morirono tutti. Questo per quanto riguarda gli incidenti. Per le mancate collisioni il discorso è diverso. Innanzitutto bisogna fare una precisazione: nel linguaggio dei controllori del traffico aereo la mancata collisione si verifica quando fra due velivoli non viene mantenuta la prescritta minima distanza laterale, verticale o longitudinale (cioè in tempo). In questo caso cioè si dice che vi è un rischio di collisione: quando cioè la troppa vicinanza di due aerei tra loro potrebbe determinare incidenti.

PRESIDENTE. Alcune cose che voi ci avete detto ci erano già state riferite in altri incontri. In qualche caso noi notiamo un contrasto tra certe dichiarazioni di alcuni dirigenti e alcune dichiarazioni fatte da altri responsabili. La Commissione ha piena coscienza dell'attuale situazione, che è tutt'altro che brillante, degli aeroporti italiani. Per questo ha promosso questa indagine conoscitiva, perché poi la Commissione farà quella azione che crederà opportuna per cercare di eliminare, o quanto meno ridurre, quelli che sono pericoli per tutti i cittadini che si avvalgono di quei mezzi moderni che oggi sono gli aeroplani.

La seduta termina alle 12,25.