

# SEDUTA DI MERCOLEDÌ 20 SETTEMBRE 1995

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SANTE PERTICARO

**La seduta comincia alle 16,15.**

*(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).*

**Sulla pubblicità dei lavori.**

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, rimane stabilito che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sia assicurata anche attraverso impianti audiovisivi a circuito chiuso.

*(Così rimane stabilito).*

**Audizione dell'amministratore straordinario dell'Azienda autonoma assistenza al volo per il traffico aereo generale (AAAVTAG), generale Giovanni Tricomi.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul riassetto del settore aereo, dell'amministratore straordinario dell'Azienda autonoma assistenza al volo per il traffico aereo generale (AAAVTAG), generale Giovanni Tricomi.

L'indagine conoscitiva si era sostanzialmente conclusa, ma la situazione dell'Alitalia, ed in modo particolare le ultime vicende relative alla difficoltà che si incontrano per quanto riguarda i controllori di volo, hanno indotto la Commissione a svolgere un supplemento di audizione proprio per affrontare alcuni problemi dell'AAAVTAG, che in base ad una legge dello Stato entro pochi mesi dovrebbe essere trasformata in società per azioni. Abbiamo quindi provveduto immediatamente a contattare il nuovo amministratore straordinario, generale Tricomi, che ci ha dato subito la sua disponibilità; ricordo che egli è

stato nominato amministratore straordinario il 15 di questo mese e quindi lo ringraziamo per la sensibilità dimostrata nei confronti della Commissione.

Saluto i collaboratori che accompagnano il generale Tricomi, cioè il professor Griselli, il dottor Delicato, il dottor Cattani ed il professor Danesi. Do la parola al generale Tricomi per una relazione introduttiva.

**GIOVANNI TRICOMI, Amministratore straordinario dell'Azienda autonoma assistenza al volo per il traffico aereo generale.** Ringrazio tutti voi, in particolare il presidente, per avermi invitato e per la fiducia accordatami in questa circostanza, essendo io amministratore straordinario dell'azienda da pochi giorni. A maggior ragione apprezzo questo gesto di fiducia nei miei confronti, proprio perché mi avvalgo di un'esperienza molto limitata, specialmente in un momento particolarmente caldo che mi ha distratto dai miei compiti normali, istituzionali e mi ha spinto ad occuparmi di altre vicende.

Svolgerò subito una breve relazione in merito all'azienda nelle sue componenti, nelle sue articolazioni, per dare un'idea del complesso organizzativo, strutturale, funzionale che la contraddistingue.

L'ANAV è un'azienda autonoma istituita nel 1981 come conseguenza della smilitarizzazione del servizio, decisa dal Parlamento nel 1979. Debbo ricordare che il problema era stato posto a suo tempo già nel 1963 con la creazione della direzione generale dell'aviazione civile; si era ritenuto di stralciare le competenze dell'assistenza al volo e di delegarne le responsabilità al capo di Stato maggiore dell'aeronautica.

Per ragioni di brevità non mi soffermo sulle cause storico-politiche che hanno portato alla creazione dell'azienda, che al momento è un ente pubblico non economico, sotto la vigilanza del Ministero dei trasporti, retto da un amministratore straordinario, che provvede ai servizi di assistenza al volo del traffico aereo generale, come si può leggere nel suo non facile acronimo AAAVTAG, per sottolineare come il traffico militare operativo sia rimasto di competenza dell'aeronautica militare.

L'azienda gestisce quindi i servizi del traffico aereo, consistenti nel servizio del controllo del traffico aereo, nel servizio informazioni volo, nel servizio consultivo di allarme, nel servizio meteorologico informazioni aeronautiche, nei servizi fissi e mobili delle telecomunicazioni. Sono interessati a questi servizi circa 1 milione 500 mila voli l'anno. Lo spazio aereo italiano è attraversato da una rete aeroviaria di 9.680 miglia nautiche, pari a circa 18 mila chilometri.

Si tratta di un settore strategicamente vitale per tutto il sistema europeo di controllo del traffico aereo: basti pensare alla nostra posizione geografica di per sé nevralgica, aggravata dalle contingenti — ma direi ormai permanenti — azioni interessanti lo spazio aereo dell'ex Jugoslavia, che incidono naturalmente sulle problematiche del traffico aereo nazionale.

Dopo questa premessa, passo a trattare brevemente i quattro aspetti fondamentali dell'azienda: finanziario, logistico, operativo e del personale.

L'azienda gode di autonomia di risorse finanziarie, rappresentate nei ricavi del bilancio di previsione del 1995 da entrate dirette, dalle rese dei servizi per 501 miliardi di lire, da 343 miliardi di tasse in rotta internazionali e da 79 miliardi di tasse in rotta nazionali. In sostanza, tutti i velivoli che sorvolano il territorio nazionale ed internazionale pagano delle tasse che costituiscono un introito globalmente quantificato in 501 miliardi. Vi sono inoltre delle entrate per trasferimenti dello Stato, pari a 320 miliardi, di cui 158 a compensazione delle esenzioni concernenti

il traffico che non è soggetto a pagamento (voli di Stato, militari e così via) e degli oneri sociali, 150 trasferiti in conto capitale, che concorrono al finanziamento programmato degli investimenti dell'azienda, e 12 di sovvenzione di equilibrio (si tratta di fondi per le pensioni, per la riserva di cassa e per le emergenze).

Il totale complessivo è pari a 894 miliardi, comprensivo di 70 miliardi di avanzo di esercizi precedenti e di 3 miliardi di entrate a vario titolo.

I costi ammontano a 894 miliardi, suddivisi in costi per il personale, di esercizio e di investimento. Occorre osservare che le entrate per i servizi di assistenza al volo sono sottoposte al regime tributario regolamentato dalla legge n. 411 del 1977 e successive modificazioni. L'adesione ad Eurocontrol che comporterà innumerevoli benefici, imponendo il passaggio dal regime di tassa a quello di tariffa, certamente produrrà anche un notevole incremento delle tariffe, in conseguenza dei costi indotti. Il disegno di legge n. 22 del 1994 riguardante l'adesione ad Eurocontrol, recentemente approvato dalla Camera dei deputati, necessita però di alcuni aggiustamenti tecnici al fine di consentire il raccordo con tutte le normative concernenti il controllo del traffico aereo.

Rimane insoluto, in questo ambito, il problema dei beni aziendali transitati ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica n. 145; per interpretazione del Ministero delle finanze, sono stati assegnati all'azienda di fatto e di diritto ma senza possibilità di procedere ad una sde-manializzazione, in contrasto con il citato decreto, che attribuisce all'azienda un'autonoma capacità patrimoniale. Questo è tuttora oggetto di richiesta di parere al Consiglio di Stato da parte dell'azienda tramite il Ministero dei trasporti.

Tornando un momento ai beni patrimoniali, cui ho accennato prima, si deve notare quanto impegnativi ed importanti siano i compiti dell'azienda in materia di approvvigionamento e messa in opera di nuovi impianti per la bonifica ed il rinnovamento tecnologico nonché per la manutenzione degli impianti a suo tempo tran-

sitati dall'aeronautica militare. Tralasciando di parlare dei manufatti, delle opere murarie e delle sale operative, basti pensare che il patrimonio tecnico-operativo dell'azienda consiste in 98 aiuti visivi luminosi di avvicinamento per gli atterraggi dei velivoli, in 151 radioassistenze, suddivise in varie tipologie, e in 39 impianti radar.

L'azienda ha inoltre il compito di vigilanza tecnica sulla manutenzione globale degli impianti; per ragioni storiche, vale a dire per l'impossibilità dell'azienda di provvedervi in proprio all'atto della sua costituzione per mancanza di tecnici specializzati e di specifico *know how*, è stato necessario affidare questo compito ad un'altra ditta.

Per quanto concerne gli investimenti, i continui mutamenti al vertice dell'azienda nell'ultimo anno hanno indebolito la sua capacità di spesa, al punto che nel 1995 sono stati impegnati soltanto 88 miliardi; naturalmente, si provvederà a predisporre un piano di investimenti per il futuro nel più breve tempo possibile e nella maniera più appropriata.

Quanto ai servizi generali a cui l'azienda è deputata ed alla struttura che attualmente li svolge, l'azienda ha sede centrale in Roma, dove è ubicata anche la direzione generale, e centri regionali di assistenza al volo a Roma, Milano, Padova e Brindisi, dai quali viene effettuato il controllo del traffico aereo in tutto il territorio nazionale. È presente inoltre in 39 aeroporti civili, in 25 dei quali le torri di controllo sono di competenza dell'azienda.

Per quanto riguarda lo spazio aereo inteso dal punto di vista del controllo, quindi non necessariamente coincidente con quello relativo alla sovranità nazionale, da alcuni anni abbiamo conseguito la completa radarizzazione.

Quanto al servizio meteorologico, premesso che quello nazionale è affidato all'aeronautica militare, l'azienda offre questo servizio a livello aeroportuale, essendosi dotata di un sistema autonomo di rilevamento dei dati in due centri di previsione a Fiumicino e a Linate, che costituiscono due poli estremamente importanti

per il traffico aereo in partenza dal nostro territorio.

Sorvolo sul servizio informazioni aeronautiche, che riguarda dettagli di natura squisitamente tecnica, sui quali peraltro potrò dire qualcosa nel caso vengano poste specifiche domande, e accenno al servizio di radiomisure e di controllo in volo delle apparecchiature elettroniche per la navigazione. Tale servizio è svolto da tre aeromobili Cessna Citation all'uopo allestiti dall'allora Aeritalia, che effettuano durante l'anno - devo dire che la cosa mi ha sorpreso, data la mia provenienza - circa 1.600 ore di volo (una notevole attività) e pertanto vengono impiegati in maniera molto efficace.

Per quanto attiene alle problematiche del personale, vorrei procedere ad un breve approfondimento. Premetto che l'organico dell'azienda, fin dai primi giorni della sua costituzione, è stato sempre oggetto di calcoli molto precisi: il legislatore aveva inizialmente fissato un limite massimo di 8.500 unità, che poi è stato ricalcolato e ridimensionato; l'organico è stato infine ridotto a 3.605 unità con la legge finanziaria del 1993. È questa dunque la pianta organica di riferimento cui noi ci ispiriamo.

Ad oggi sono in servizio effettivo 3.211 unità. Esse sono ripartite nel modo seguente: 24 dirigenti, 1.369 controllori del traffico aereo, 227 tecnici, 999 assistenti al volo, 355 amministrativi, 33 previsori meteo, 95 informatici, 15 piloti, 86 persone di supporto ed 8 operatori.

Prima di affrontare i motivi di questa situazione di deficit dell'organico, desidero far cenno ai problemi che hanno contraddistinto l'istituzione dell'azienda. Essa è nata in modo traumatico ed improvviso, con un transito di personale dall'aeronautica militare attuato in base ad un provvedimento che consentiva a chi ne avesse fatto domanda di spostarsi in essa. Il personale approdatovi, pertanto, proveniva da estrazioni diverse e rivestiva svariati livelli di grado. Si trattava di personale di età non molto giovane, che fu necessario riqualificare prima di adibire all'im-

piego delle apparecchiature civili, differenti da quelle militari.

Nei suoi primi anni di vita l'azienda si è quindi soprattutto occupata della riqualificazione del personale, per mettersi in condizione di sfruttarne al meglio le capacità e di impiegarlo nei posti più idonei. Non sono invece state effettuate assunzioni, che avrebbero consentito di colmare i vuoti prodottisi in organico a seguito di esodi e pensionamenti. Nella struttura militare, ad esempio, ogni anno si prevedono arruolamenti in modo da ammortizzare gradualmente i pensionamenti. Stante questa situazione, è possibile prevedere all'incirca per il duemila un massiccio esodo di personale, che rende necessario provvedere immediatamente ad assumere le unità necessarie a colmare le attuali e le future carenze organiche. Occorre assicurare costantemente soprattutto l'adeguata presenza del personale operativo addetto ai centri di controllo che sono centrali per il buon funzionamento dell'azienda e del traffico aereo.

L'azienda ha pertanto bandito nei giorni scorsi un concorso pubblico in modo da poterne ammettere i vincitori a frequentare i corsi di formazione professionale all'inizio del 1996. Nel mese di dicembre del corrente anno, inoltre, saranno disponibili 60 nuovi controllori del traffico aereo, che stanno ultimando il corso iniziato un anno fa.

Colgo l'occasione per precisare che un controllore deve seguire un corso di addestramento della durata di circa un anno; successivamente viene affiancato ad un controllore operativo per tre o quattro mesi, prima di essere definitivamente impiegato con la prima qualifica delle tre previste (iniziale, media e massima).

Nelle ultime ore, ho altresì predisposto un piano di assunzioni straordinarie. Se esso sarà condiviso dal Governo ed approvato dal Parlamento, consentirà di portare a soluzione, nel minimo tempo possibile, il problema degli organici dei controllori e del restante personale componente l'azienda.

Per quanto riguarda la situazione sindacale atipica determinatasi in questi

giorni, che è sotto i riflettori di tutto il paese, desidero rilevare che i controllori del traffico aereo, appartenenti ad una categoria ad alto contenuto professionale, hanno maturato nel tempo un convincimento che li ha portati a non accettare certe mediazioni che si sarebbero invece dovute opportunamente perseguire. Questo stato di conflittualità ha portato a tutti quei disagi che conosciamo, malgrado gli sforzi compiuti per contemperare l'esercizio di due diritti costituzionalmente garantiti, quello allo sciopero e quello alla libertà di movimento dei cittadini. Ne è scaturito un costo per la collettività di cui spetterà al Governo ed al Parlamento valutare gli aspetti.

Circa la trasformazione dell'azienda in società per azioni, è opportuno sottolineare che essa è prevista da una legge dello Stato e dovrà avvenire entro il 3 febbraio del 1996. Siamo pertanto in attesa delle decisioni che il ministro dei trasporti, all'uopo delegato dalla legge, assumerà in tal senso.

In questi giorni si è parlato molto di sicurezza in relazione alla situazione di disagio determinatasi. Ebbene, intendo ribadire e confermare, a nome personale, dell'azienda e dei miei collaboratori, che la sicurezza dei voli è fuori discussione. Il rischio di un errore derivante dal fattore umano naturalmente non può mai essere escluso in un'attività come questa; si tratta tuttavia di un rischio comune a tutti quei lavori che richiedono altissima professionalità.

Rispetto al milione e 500 mila voli seguiti nel corso di un anno solo in una ventina di circostanze le condizioni di assoluta sicurezza previste possono risultare ridotte in conseguenza di particolari situazioni di traffico o a causa di mero errore materiale. Solo alcuni di questi eventi assumono caratteristiche di una certa pericolosità. La percentuale di rischio è quindi bassissima (una possibilità per ogni 3-400 mila voli), essendo assai meno elevata di quella presente in ciascuna azione da noi affrontata quotidianamente.

Anche se sono alla guida dell'azienda da pochi giorni (e in un momento di

grande tensione a seguito delle vicende che conosciamo), ho potuto constatare come essa sia una forza viva e ricca di professionalità, che non merita, a mio giudizio, di essere travolta da giudizi ingenerosi e da pretestuose polemiche. È mio intendimento lavorare duramente per predisporre una serie di interventi di ristrutturazione necessari ad una sempre migliore resa dei servizi istituzionalmente previsti. Sarò oltremodo onorato di sottoporre, in un futuro che spero prossimo, i risultati del mio lavoro alla valutazione dei deputati di questa Commissione che hanno avuto la cortesia di ascoltarmi.

Con questa mia relazione ho inteso fornire un quadro molto generico, sintetico, forse lacunoso, ma spero di aver fatto tutto quello che era possibile, considerato che ricopro questo incarico da pochissimo tempo. Sono comunque pronto a rispondere alle domande che mi verranno rivolte dai commissari.

**PRESIDENTE.** Ringrazio il generale Tricomi e do la parola ai colleghi che intendano porre quesiti.

**MAURO MICHIELON.** Ringrazio il generale Tricomi per la sua disponibilità, visto che si è insediato soltanto da una settimana. Noto con piacere come egli stia già redigendo un piano di assunzioni straordinarie per i controllori di volo. Spero che l'attuale ministro non sia sordo come quello precedente: nel 1994 il responsabile dell'ANAV aveva infatti inviato una lettera al ministro Publio Fiori, in cui faceva presente tutti i disagi che avrebbe comportato la mancata assunzione di controllori di volo, personale estremamente specializzato che, come lei ha ricordato, deve prima frequentare un corso della durata di un anno e successivamente espletare tre anni di attività per conseguire il massimo grado di specializzazione. Ebbene, lei ha detto che dal 1° gennaio 1996 si procederà a nuove assunzioni, ma non ne ha quantificato l'entità numerica...

**GIOVANNI TRICOMI,** *Amministratore straordinario dell'Azienda autonoma assi-*

*stenza al volo per il traffico aereo generale.* È stata una mia dimenticanza: le assunzioni sono 78.

**MAURO MICHIELON.** Gli assistenti al volo sono 999; in media, si tratta di circa un assistente al volo per ogni controllore di volo. Vorrei comprendere esattamente quali siano i compiti svolti dagli assistenti al volo, perché se si esamina l'organigramma del personale saltano subito agli occhi queste cifre e non si riescono a capire le mansioni affidate a queste persone.

Mi risulta che l'azienda non abbia ancora il completo possesso del patrimonio; è stata smilitarizzata, ma di fatto non ha ancora acquisito la proprietà dei beni. In teoria l'azienda ha un grosso capitale patrimoniale, che nella realtà non solo è indisponibile, ma non è nemmeno inventariato all'interno dell'azienda stessa.

Da un esame dei dati relativi ai bilanci, che lei ci ha fornito, emergono talune anomalie. Il ministro, stando almeno a quanto si legge, punta ad una società per azioni con totale capitale di proprietà del tesoro (occorre valutare quale sia il vantaggio di una società per azioni a totale capitale pubblico). Apprendo altresì che per il 1995 risultano 150 miliardi di investimenti - se non erro, forniti dal tesoro -, 70 miliardi di utile dell'anno precedente ed uno sbilancio di 12 miliardi. Ciò significa partire dal presupposto di perdere 12 miliardi quest'anno, perché lo sbilancio, che deve essere pareggiato dallo Stato, è una perdita effettiva di 12 miliardi. Tra l'altro, se non vado errato, nel 1994 addirittura si era conseguito un utile di 196 miliardi, 126 dei quali erano stati impiegati per cancellare i crediti inesigibili. Si tratta di dati che ho ricavato da una vostra pubblicazione e che cito a memoria. Sono comunque convinto che i crediti non esigibili fossero addirittura intorno ai 100 miliardi, per cui vorrei capire come si sia arrivati a questa quantità di crediti inesigibili.

Lei ha parlato del settore della manutenzione, che è fondamentale. Mi risulta che sia stato rescisso il contratto con la ditta che faceva manutenzione da sempre

e che non sia ancora stato dato corso alle gare, per cui entro la fine dell'anno la ditta non dovrebbe più svolgere i lavori. Pertanto o viene chiesta una proroga (tuttavia la ditta potrebbe dichiararsi non interessata, visto che il contratto è stato rescisso) oppure si procede ad un appalto. Vorrei capire per quale ragione si sia deciso di rescindere un contratto prima di porre in essere le gare.

Desidero infine esprimere alcune considerazioni sulla società per azioni e chiedere un suo parere al riguardo, pur rendendomi conto che lei è un commissario straordinario e che sarà il Governo a decidere. Tuttavia, in considerazione del servizio pubblico che viene esercitato e dell'esigenza di una struttura che conferisca maggiore snellezza e maggiore potere di intervento al consiglio di amministrazione, le chiedo se non sia opportuno pensare ad un ente pubblico economico, oppure costituire prima un ente pubblico economico e poi passare alla società per azioni. Dico questo perché sarebbe una società per azioni che dovrebbe ripianare subito disavanzi, mentre, se si costituisce una società per azioni, lo scopo non è certo quello di ripianare disavanzi; se poi la società è a totale capitale pubblico, non ha senso. Le chiedo pertanto un suo parere perché le prospettive che emergono da un esame delle cifre non sono certo rosee. Vorrei sapere se nel giro di tre anni, con investimenti appropriati, o con un fondo di dotazione, per esempio, di 500 miliardi erogati direttamente al nuovo ente, sarebbe possibile arrivare ad un attivo.

UGO BOGHETTA. Generale Tricomi, lei ha dichiarato che l'azienda è nata in maniera traumatica ed ha continuato a vivere in maniera traumatica; le ultime vicende lo testimoniano. Vorrei ricordare a questa Commissione i motivi per cui l'azienda è stata commissariata: una situazione di illegalità diffusa, come è stato già evidenziato in questa sede. Tuttavia ciò non risulta chiaramente dalla sua relazione. Lei ha dichiarato che inizialmente l'organico era di oltre 8 mila persone e che ultimamente la dotazione organica è di

3.605, con una carenza di 400 unità. A tale riguardo, va preliminarmente osservato – e lei l'ha detto – che la carenza di organico non è recente, ma è strutturale, cioè è nata con l'azienda. Questo è un esempio di malgoverno incredibile. Non è possibile che uno Stato mantenga un'azienda come questa nelle condizioni attuali. Dai dati che lei ci ha fornito risulta che o le assunzioni non coprono le carenze di organico dei controllori di volo oppure si registrano carenze anche in altri settori.

La questione dell'appalto per la manutenzione, cui ha fatto riferimento Michielon, è anch'essa intervenuta con la nascita dell'azienda. Tramite lo strumento dell'appalto si è ovviato alle carenze di organico dell'azienda. Ebbene, sapendo come sono andate le cose in questo paese, tutti possono capire benissimo che le carenze dell'azienda erano volute, per consentire l'appalto ad un'impresa privata, ovviamente per motivi politici, clientelari, affaristici, di sottogoverno e di malgoverno, per finanziare trasversalmente i partiti di governo e così via.

Vorrei sapere quante persone siano coinvolte negli appalti, quale sia il costo annuale e di che natura siano. Infatti, se questi ultimi riguardano sostanzialmente la manutenzione, risulta evidente quanto dicevo prima in ordine al motivo per cui sono stati tenuti in vita per tutto questo tempo. La telenovela non si è ancora conclusa e, se non sono male informato, il 4 agosto è stato pubblicato un bando di concorso, sospeso il 6 settembre. Riformulo pertanto la domanda dell'onorevole Michielon: sa a che gioco stiamo giocando?

Le chiedo anch'io – potrà rispondermi oggi o, se lo ritiene più opportuno, data la sua recente nomina, in un momento successivo – quale sia a suo avviso l'assetto societario migliore per l'azienda, perché secondo noi per la sua natura e per i compiti che deve svolgere (abbiamo presentato una proposta di legge in questo senso) non dovrebbe essere trasformata in società per azioni; è insensato. Purtroppo in questi ultimi anni nel nostro paese anche i raffreddori vengono curati con le SpA. Vorrei invece che si stabilisse un criterio e che, nel

caso in cui si dovesse privatizzare o trasformare un'azienda non si pensasse sempre allo stesso modello, ma si valutasse quello più opportuno per l'impresa. Riteniamo che in questo caso la SpA non sia opportuna, ma purtroppo questo Parlamento, in piena ignoranza, ha delegato per decreto il Governo a trasformare l'ANAV in società per azioni con ciò compiendo due errori, rappresentati dallo strumento legislativo prescelto (il decreto) e dal vincolo posto in essere. Se infatti il Parlamento avesse voluto – e forse avrebbe dovuto – riformare l'azienda discutendone al suo interno, avremmo potuto decidere liberamente la forma da noi ritenuta più opportuna. Poiché il nostro paese è molto particolare, non dispero che la questione possa essere rimessa in discussione.

Quanto alla necessità di portare l'azienda ad un adeguato livello tecnologico ed organizzativo, vorrei sapere su quale settore ritenga opportuno intervenire investendo per il suo ammodernamento. Non vorrei che, su domanda, si operasse in un comparto così delicato introducendo innovazioni tecnologiche tendenti principalmente alla sostituzione di personale. Non sono un esperto del settore, però le strutture con cui si garantisce la sicurezza possono essere anche modificate in peggio, nel caso in cui per esempio si ritenesse di introdurre controlli telematici al posto di quelli effettuati dall'uomo. Anche su quest'aspetto gradirei un chiarimento: pur trattandosi di una scelta che può essere operata dall'azienda, vorrei che la questione fosse meglio esplicitata in modo che risulti chiaro che l'innovazione tecnologica viene attuata per garantire la sicurezza del volo e non per risparmiare sul personale.

ANNA MARIA BIRICOTTI. Vorrei preliminarmente rivolgere al generale Tricomi gli auguri di buon lavoro da parte del nostro gruppo; la sua è un'impresa ardua, perché la situazione è oggettivamente drammatica e richiede un impegno molto forte.

Partirei dal commissariamento dell'azienda attuato il 1° luglio 1994 dall'allora ministro dei trasporti Fiori. Quel decreto

del Presidente della Repubblica contiene frasi molto preoccupanti e molto pericolose su tutti i piani, da quello penale a quello amministrativo, che credo debbano far riflettere e dimostra che l'azienda stava vivendo effettivamente momenti di intensa illegalità. L'operazione effettuata dal ministro Fiori il 1° luglio 1994 lascia francamente molti margini di dubbio, perché è del tutto evidente che si colloca in un filone drammatico. Dopo il commissariamento, però, non è accaduto altro. Se è vero, come è vero, che le motivazioni del commissariamento erano quelle indicate nel decreto del Presidente della Repubblica, credo che a quell'atto avrebbero dovuto inevitabilmente seguirne altri. Se i fatti che hanno motivato l'intervento del ministro Fiori erano veri, occorreva certamente andare oltre. Un ministro deve affrontare i problemi fino in fondo. Si dice ripetutamente: « Guai ad un ministro superficiale ! ». Non si doveva dar vita ad un atto di carattere puramente formale, chiudendo così la partita, ma occorreva andare fino in fondo, per verificare se i mali indicati fossero reali, al fine di eliminarli radicalmente. Questo non è stato fatto: a seguito di quell'atto nulla è stato compiuto, abbiamo continuato esattamente come prima, nel senso che per quelle illegalità dichiarate in maniera così forte (tanto da indurre ad un commissariamento, che non è un provvedimento di poco conto) non è intervenuta alcuna denuncia né è stata avviata un'indagine di tipo amministrativo che individuasse le responsabilità, che pure ci saranno state, e che non erano imputabili – immaginiamo – soltanto ai soggetti richiamati. Sulla questione – ripeto – occorreva andare fino in fondo.

Sono quindi inutili tante parole e tante discussioni: quando si tratta di organismi così delicati, quando si parla di sicurezza e di tutela dei cittadini e di mansioni di lavoratori che devono avere comprensione e rispetto per la propria professionalità, bisogna operare perché entrambi – lavoratori e cittadini – siano opportunamente garantiti, eliminando tutto il marcio che si riscontra. Nel caso dell'ANAV non vi sono stati atti conseguenti; quasi che il ministro

Fiori sia stato irresponsabile al punto da procedere ad un commissariamento, da dichiarare alcune cose e da farle scrivere, e poi — per usare un termine molto volgare — se ne sia sbattuto! Ciò sarebbe molto grave da parte di un ministro della Repubblica che svolgeva un ruolo tanto importante e significativo rispetto ad un settore ritenuto strategico per il traffico aereo.

Queste domande sono molto inquietanti e io le pongo ai colleghi perché credo che molta parte del ragionamento che dobbiamo fare ruoti intorno a questi argomenti.

Come ho ripetuto in molte occasioni, abbiamo affrontato l'indagine conoscitiva sul trasporto aereo nell'intento di approdare ad un qualche risultato ed alla possibilità di formulare degli orientamenti. Credo poco alle dichiarazioni estemporanee di chi lancia i propri strali su una situazione contingente: è un comportamento facile che potremmo adottare tutti e che non serve a niente. Diversamente occorre assumere posizioni politiche precise in ordine a contenuti e situazioni che debbono ancora essere verificati e che non sono stati affrontati nel lungo anno e mezzo trascorso dal momento del commissariamento fino ad oggi.

Per queste ed altre ragioni, insieme ad altri colleghi, abbiamo votato a favore della trasformazione dell'ANAV in società per azioni. Questa decisione, infatti, non è qualcosa di campato in aria, soggetto ad annunci da parte del ministro, ma è scritta in una legge dello Stato che ne prevede l'attuazione entro sei mesi. Colleghi, abbiamo votato: il Parlamento si è espresso! Quest'atto deve quindi essere compiuto perché il primo obbligo è quello di applicare le leggi dello Stato. Sulla materia c'è poco da discutere, se ne è discusso molto e di recente.

La scelta della società per azioni deriva dalla esigenza di produrre quel cambiamento che il commissariamento non ha determinato. Bisogna mettere ordine in una materia delicata e strategica rispetto alla sicurezza dei voli. Ogni ritardo può

inoltre produrre sfiducia, malessere e difficoltà.

Il fatto che i controllori di volo osteggino la scelta della società per azioni (tutti abbiamo ricevuto documentazioni e prese di posizione al riguardo) deriva dal fatto, a mio parere, che essi nutrono preoccupazioni sul futuro del proprio ruolo e della propria condizione normativa ed economica. Ebbene, ritengo che essi dovrebbero invece guardare con molta tranquillità a questa trasformazione che consentirebbe proprio di accogliere le loro richieste e valorizzare la loro professionalità in funzione della sicurezza.

È certo che il braccio di ferro determinatosi in questi giorni indica come la situazione dei controllori di volo debba essere necessariamente risolta, essendo assai concreto il rischio che si vada allo sfascio. Mi auguro, quindi, che il generale Tricomi, nominato di recente ed in un momento così drammatico, impegnerà tutte le sue energie per la cessazione di questo stato di cose che non garantisce nessuno e porta soltanto cattivi risultati per tutti.

Ricordo ai colleghi quanto abbiamo appreso nel corso dell'indagine sui problemi dell'Alitalia, che derivano in parte anche dalla situazione del controllo del volo.

Torno alla questione della trasformazione dell'azienda in società per azioni, per dire che non comprendo chi abbia inculcato nella mente dei controllori di volo l'idea che questa soluzione li danneggerebbe. La società per azioni rappresenta infatti uno strumento più agile, perché soggetto a minori vincoli, e consente soluzioni operative più razionali di quelle possibili in un organismo statale.

Abbiamo appreso con interesse la notizia che sono state messe in cantiere le nuove assunzioni di controllori di volo, essendo necessario colmare il deficit di personale esistente. Vorremmo tuttavia comprendere qualcosa di più dell'organizzazione del servizio, perché, stando a quanto sentiamo dire, non vi sarebbe una buona distribuzione del personale e quindi mancherebbe un'iniziativa interna tendente a regolarne l'utilizzazione. Tale disorganizzazione peserebbe sulle questioni contrat-



tuali. Si tratta solo di voci e come tali le riferisco, chiedendo tuttavia al generale Tricomi una risposta in merito. Vorremmo inoltre conoscere la valutazione dell'amministratore straordinario sulla produttività dei controllori di volo.

Mi chiedo se l'attuale delicato passaggio non possa essere risolto istituendo un'apposita commissione o facendo ricorso alla commissione prevista per l'attuazione della legge n. 146 del 1990. Occorre risolvere serenamente la vicenda in tempi rapidi anche perché l'utenza si accolla tutti i rischi della situazione, in mancanza di strumenti legislativi che in questo caso la tutelino.

Una via possibile, a suo tempo prospettata dal ministro, è quella della costituzione di un'*authority*, che potrebbe costituire una soluzione apprezzabile, sulla quale il Parlamento dovrebbe riflettere soprattutto in considerazione della mancanza di una cultura della tutela dell'utenza che si sostanzia in appropriati strumenti legislativi.

Insisto inoltre sulla necessità di ottenere risposta ai quesiti che ho posto nella prima parte del mio intervento, in particolare per quanto riguarda gli atti compiuti subito dopo la decisione del commissariamento dell'azienda. Noi non crediamo alle operazioni di facciata!

Vorrei sapere cosa si intenda fare per sanare situazioni che colpiscono i lavoratori e i cittadini, i quali si trovano a pagare mille volte, con le loro risorse, servizi che presentano mille difetti. Occorre ripensare complessivamente i servizi pubblici secondo una diversa logica ed evitare che i ministri annuncino con troppa faciloneria iniziative cui non seguono interventi concreti tesi a modificare situazioni che si incancreniscono, proprio per la mancanza di iniziative incisive adottate al momento opportuno.

ADOLFO URSO. Ringrazio il presidente per essere stato così accorto da effettuare un piccolo strappo, convocando l'amministratore straordinario dell'Azienda per l'assistenza al volo nel quadro di un'indagine conoscitiva il cui tema com-

prende marginalmente l'argomento oggi sul tappeto.

Condivido in larghissima parte l'intervento dell'onorevole Biricotti in merito ai momenti di illegalità che costrinsero il ministro Fiori ad adottare, il 1° luglio 1994, il provvedimento di commissariamento che denunciava una situazione anomala ed al quale avrebbe dovuto seguire (e qui mi riallaccio all'intervento dei colleghi della lega e di rifondazione comunista) una fase di attenzione soprattutto in materia di contratti e in modo particolare in ordine al contratto di manutenzione. Già allora si parlò, ad esempio, di gara internazionale in ordine a tale contratto; nessuna misura concreta è però successivamente intervenuta.

Il ministro Fiori, il cui mandato si esaurì poco dopo, aveva con il suo atto denunciato situazioni di gravissima anomalia, che lei stesso, generale Tricomi, ha evidenziato parlando di traumatica nascita dell'azienda e di organici carenti. Mi sembra inoltre che lei abbia aggiunto che a causa dell'avvicinarsi di diversi amministratori al vertice dell'azienda se ne è indebolita ulteriormente l'attività. Il nuovo ministro nominò infatti amministratore straordinario il generale Sicoli, attribuendo con lo stesso decreto del 13 marzo specifici compiti ai componenti del comitato consultivo.

In un comunicato stampa del Ministero dei trasporti del 15 maggio si diceva che il ministro aveva raccomandato al comitato consultivo da lui nominato di elaborare, possibilmente entro un mese (cioè entro il 15 giugno), il piano di trasformazione dell'azienda, dando priorità all'ipotesi di costituire una società per azioni a capitale pubblico. Da allora è trascorso ben più di un mese. Nel frattempo si è proceduto ad un altro commissariamento, e ciò rende ancora più debole la situazione dell'azienda. Inoltre è mancata l'elaborazione di un piano che potesse condurre l'azienda verso una fase di trasformazione in società per azioni (in questi casi, d'altra parte, sarebbe difficile realizzare una cooperativa) a capitale pubblico, trattandosi di un'azienda particolare.

Siamo giunti così ad una situazione di grave agitazione. E intendo sottolineare con forza, in relazione a quanto diceva la collega Biricotti in ordine alle responsabilità del ministro Fiori, che il ministro Fiori, nonostante la situazione confusa e gli aspri conflitti sociali, non ha collezionato nemmeno un'ora di sciopero in alcun comparto dei trasporti. Invece da qualche mese, in presenza di un ottimo ministro tecnico, che interviene con incisività, cambiando due amministratori straordinari in pochissime settimane e intimando al suo comitato consultivo di elaborare il piano entro un mese dal 15 maggio (sono passati più di quattro mesi e non è stato redatto alcun piano), abbiamo una montagna di scioperi in tutti i comparti del trasporto, particolarmente in quello aereo. Evidentemente c'è qualcosa che non funziona in questa composizione dei conflitti sociali.

Per quanto riguarda la vertenza sul contratto di lavoro, che ha determinato la paralisi del settore, le chiedo, nei limiti delle conoscenze che lei ha acquisito in questa settimana, se risponda al vero quanto sostenuto dal ministro in più interviste circa il coinvolgimento di altri ministri e in particolare del ministro del tesoro, nella bocciatura del piano e se sia vero quanto risulta da un comunicato ufficiale del ministero del 7 agosto scorso, in cui si dice che il ministro Caravale ha dato atto ai dipendenti dell'azienda, in pendenza del nuovo contratto, di aver già assicurato sensibili aumenti di produttività, grande senso di responsabilità e apprezzabile dedizione al servizio. Quanto alle prospettive di trasformazione dell'azienda in società per azioni, il ministro aveva inoltre assicurato in quel comunicato che il progetto si sarebbe fatto di lì a pochi giorni.

Un altro comunicato interessante, sempre del 7 agosto, informava che il testo dell'ipotesi contrattuale, che l'amministratore straordinario di allora, il generale Sicoli, aveva fatto pervenire al ministero, era stato trasmesso in via preventiva, per le opportune valutazioni, al Ministero del tesoro e al ministro per la funzione pubblica, allo scopo di accelerare la valutazione collegiale del Governo, che doveva

autorizzare l'azienda a sottoscrivere l'intesa.

Ebbene, da questi comunicati stampa si evince chiaramente che il ministro aveva assicurato la firma del contratto, aveva informato preventivamente (il 7 agosto) agli altri ministri interessati alle modalità del contratto, ne condivideva il contenuto ed apprezzava l'azione dei dipendenti in termini di recupero della produttività, di grande senso di responsabilità e di dedizione al servizio.

Le chiedo come mai si sia fatta incancrenire una situazione di questo tipo e perché siano state disattese le richieste concordate con il ministro.

Sono perfettamente d'accordo con quanto osservato dalla collega Biricotti sulla tutela dell'utenza: non esistono strumenti per la tutela dell'utenza in occasione degli scioperi pubblici. Occorre quindi chiedersi se sia necessario individuare strumenti legislativi per la regolamentazione degli scioperi in un settore particolarmente significativo, e se ancora prima sia opportuno introdurre procedure tali da impedire o comunque da ridurre lo scoppio di conflitti sociali che, a differenza di quanto accadde lo scorso anno, da qualche mese a questa parte si stanno propagando in maniera dirompente in tutti i comparti dei trasporti.

Ovviamente mi associo alle domande riguardanti le carenze degli organici, carenze che risalgono al passato.

Vorrei dunque conoscere il suo giudizio sull'eventuale gara internazionale per gli appalti relativi alla manutenzione, sull'ipotesi di trasformare l'azienda in società per azioni a totale capitale pubblico, nonché, lo ribadisco, sul comportamento dei dipendenti che, da quanto risulta in atti pubblici, sono stati presi in giro, mentre vengono oggi criminalizzati da chi ha la responsabilità di tutto quello che è accaduto in questi mesi.

**ROBERTO CASTELLI.** Ho alcune domande da rivolgere al generale Tricomi.

La prima riguarda la struttura manageriale: ho sentito più volte ripetere che il commissariamento è intervenuto perché

nell'azienda si erano manifestate evidenti illegalità, ma a me non risulta che la struttura manageriale interna sia variata di molto. Se è vero – come pare, dato che nessuno ha sostenuto il contrario – che si sono avute azioni illegali nell'azienda, vorrei conoscere le intenzioni del generale Tricomi in ordine ad un'eventuale revisione della struttura; è infatti evidente – l'abbiamo imparato purtroppo in questi anni, analizzando le azioni variamente illegali che, guarda caso, sono comuni a tutte le aziende pubbliche – che le azioni illegali richiedono vaste complicità, sia all'esterno sia all'interno. Chiedo quindi al commissario se abbia intenzione di variare profondamente la struttura manageriale, anche in considerazione di quanto affermato dalla collega Biricotti, vale a dire che una legge prevede la trasformazione dell'azienda in società per azioni. Esiste infatti il notevole rischio, che è l'aspetto più negativo della trasformazione in SpA, che le aziende pubbliche, una volta modificato l'assetto societario, non siano più trasparenti; a tal punto la garanzia che il *management* sia di alto livello e di assoluta affidabilità diventa una condizione inderogabile.

Domando inoltre: è vero che l'azienda dispone di apparecchiature deludenti dal punto di vista della qualità dell'*hardware* e anche del *software*? In caso di risposta affermativa, non pensa che, proprio in virtù di un'azione non puntuale dei *manager* siano state acquistate apparecchiature che alcuni definiscono fondi di magazzino, non altrimenti collocabili sul mercato internazionale e quindi vendute tramite trattativa privata all'unico acquirente possibile, vale a dire alla solita azienda nazionale attraverso le procedure che Di Pietro e compagni ci hanno poi illustrato?

La terza domanda riguarda la carenza di organico e i contratti di appalto stipulati per affidare a strutture esterne – in particolare alla Ciset, che se non sbaglio ha assunto anche altre denominazioni – tali adempimenti. Mi preoccupa, per la verità, quando sento dire che occorre procedere a massicce assunzioni, specialmente in un ente pubblico, perché ciò va esatta-

mente in direzione contraria rispetto a quanto accade in altre aziende. Ciò per un motivo molto semplice: normalmente i servizi svolti con compensi previsti dai contratti delle aziende pubbliche costano alle aziende stesse, e quindi ai cittadini, enormemente di più degli stessi servizi effettuati dai privati. Porto l'esempio semplicissimo di un settore che conosco molto bene: stringere i bulloni di un motore in un'azienda di trasporto pubblico locale costa circa 80 milioni l'anno, stringere gli stessi bulloni in una impresa privata ne costa 50. Penso quindi che prima di abbandonare gli appalti esterni occorra procedere ad una valutazione ben precisa del bilancio tra costi e benefici. Sarebbe interessante sapere a quanto ammonti attualmente il costo dei servizi che l'azienda appalta all'esterno; ovviamente, il tutto deve essere trasparente, al contrario di quanto è avvenuto finora.

Sono stupito perché mi aspettavo che l'odierna audizione avesse un taglio diverso. Ho sentito dire che sembra vi siano disagi per gli utenti: signori, gli aeroporti sono nel caos più totale! Domando quindi quali siano le azioni che il generale Tricomi intenda porre in essere immediatamente, da questa sera, per quanto gli compete, per poter ovviare a questa situazione, assolutamente insostenibile (non uso il termine « scandalosa » semplicemente perché è trito e ritrito). Invito tutti voi a recarvi in questi giorni negli aeroporti in modo da verificare come la situazione sia sicuramente insostenibile. Mi rifiuto di pensare che i controllori di volo – come qui è stato sostenuto – siano assolutamente scevri da qualsiasi responsabilità, perché io guardo i fatti e il fatto è che normalmente l'azienda funziona e, se funziona, significa che anche l'attuale struttura è in grado di farla funzionare, altrimenti non funzionerebbe. Mi pare un assunto puramente tautologico ed incontrovertibile.

Qui si pone la questione del diritto di sciopero: non vi sono strumenti? Ma vi è lo strumento con la « S » maiuscola! La regolamentazione del diritto di sciopero è addirittura prevista nella Costituzione.

Peccato che mai nessuna forza politica in questo secolo abbia voluto affrontare questo tema! Gli strumenti esistono, basterebbe prenderne atto e magari utilizzarli.

Ritengo che si debba comunque affrontare il tema, partendo da questo punto di vista; chiedo pertanto al generale se abbia in mente delle azioni da intraprendere immediatamente, perché credo che prima di tutto vada salvaguardato, ma non in termini puramente generici, il diritto del cittadino di utilizzare il servizio. L'Alitalia ha ragione di esistere solo perché fa viaggiare i cittadini, e lo stesso discorso vale per l'AAAVTAG, che ha ragione di esistere solo perché permette agli aerei di volare.

Qualcuno ha detto che forse varrebbe la pena di chiudere l'Alitalia, affidandosi a ditte straniere: se veramente trasformiamo tutto in società per azioni, non si capisce perché la stessa cosa non possa essere fatta anche per l'AAAVTAG. Se in Italia non abbiamo controllori che siano in grado di svolgere questo lavoro, sono convinto che ne possiamo trovare all'estero, anche grazie all'apertura del mercato europeo probabilmente a costi inferiori, considerando i salari percepiti in questo settore.

MARIO BACCINI. Vorrei salutare il generale Tricomi e ringraziarlo per essere intervenuto all'odierna audizione; speriamo che la sua opera porti ad un chiarimento, vista la confusione esistente in campo in questo momento.

Desidero svolgere alcune considerazioni di carattere generale. Ritengo utilissima questa indagine conoscitiva sul trasporto aereo, in quanto le notizie provenienti dall'esterno, dalla stampa e dalla televisione, hanno delineato un quadro della situazione del settore diverso da quello che ho conosciuto ascoltando direttamente i soggetti interessati, in questa Commissione.

L'audizione del dottor Schisano e degli altri dirigenti dell'Alitalia mi indusse inizialmente a pensare che probabilmente esisteva un problema di *management*, non solo per la compagnia di bandiera ma anche per le aziende collegate al settore del

trasporto aereo. Oggi invece vado sempre più convincendomi del fatto che non si tratti soltanto di un problema di cattiva gestione delle risorse e dei mezzi ma sostanzialmente di una questione di carattere politico.

Documentandomi ho ad esempio appreso che il decreto legislativo n. 29 del 1993, concernente l'autonomia e la responsabilità del personale dirigente, non è stato ancora applicato per gli assistenti al volo. Ebbene, sorge in me il dubbio che l'attacco politico si sia concentrato sul *management* perché questo è rimasto scoperto a causa dell'inesistenza di una linea politica. Non è stata data copertura ad aziende che avrebbero dovuto sviluppare il loro potenziale ed oggi, manifestando obiettivi politici la cui provenienza si sta infine chiarendo, si vogliono accelerare i tempi della trasformazione in società per azioni dell'azienda di assistenza al volo.

Si tratta di un puro scopo politico, che sarà nostra cura verificare quando esamineremo il documento conclusivo che il presidente ci proporrà al termine dell'indagine conoscitiva.

Il caos determinatosi, di scioperi, le tensioni nel settore del trasporto aereo sono a mio avviso funzionali ad una strategia politica intesa a ridurre l'azienda di assistenza al volo al servizio di alcune aree politiche.

Per tali ragioni, signor generale, occorre alzare il tiro della polemica, rivolta fino ad ora a dirigenti e funzionari dell'azienda, che probabilmente hanno le loro responsabilità ma che non sono la causa principale di tutti i mali.

Occorre sapere, signor generale, quale sia il mandato che le è stato conferito dal ministro all'atto dell'attribuzione dell'incarico di commissario straordinario. Vorremmo anzitutto sapere se il ministro le abbia dato licenza di uccidere oppure di mediare. Glielo chiedo perché, se la linea che lei adotterà fosse quella di non trattare con i sindacati, risulterebbe allora chiaro che il ministro è consenziente con la linea politica della privatizzazione. Qualora invece lei abbia intenzione di risistemare le cose, saremmo allora con lei affin-

ché la trasformazione in società per azioni non si riveli un discorso da cappio al collo. Bisogna infatti verificare le condizioni di questa ipotesi e, se lei avesse bisogno di più tempo rispetto al previsto, venga pure a chiederlo nelle sedi istituzionali ed al ministro. La soluzione dell'ente pubblico economico potrebbe essere una via intermedia verso la società per azioni e pertanto è meritevole di verifica (occorre valutare la posizione del Ministero del tesoro). Bisogna insomma evitare di sven- dere ancora una volta un bene pubblico.

Ho voluto fare questi rilievi con chiarezza perché le sue prossime mosse all'interno dell'azienda, signor generale, ci faranno capire se la sua posizione sia al servizio di qualche parte politica o sia quella — come io ritengo — di un commissario straordinario che intende rimettere in piedi una condizione di credibilità del personale dell'azienda, oggi privo di ogni copertura perché l'opinione pubblica individua nei dirigenti dell'azienda i responsabili dei disagi determinatisi.

Ho preso atto con soddisfazione della decisione di ascoltare in questa coda della nostra indagine conoscitiva i rappresentanti delle organizzazioni sindacali dei lavoratori addetti al controllo del volo.

Chiediamo al generale Tricomi di valutare con grande serenità l'opportunità di trasformare immediatamente l'azienda in società per azioni anche in considerazione del fatto che il decreto legge contenente tale disposizione riguardava in generale le gestioni aeroportuali. Ci siamo trovati quindi nella necessità di accogliere o respingere un intero pacchetto di proposte nell'ambito di una complessiva mediazione politica. Sottolineo però che fu approvato un ordine del giorno per impegnare il Governo e quindi il ministro competente a sottoporre alla nostra Commissione il progetto di trasformazione dell'azienda in società per azioni.

Colgo l'occasione per rilevare anche l'opportunità di avviare i dipartimenti, nella convinzione che la funzionalità derivi anche dall'autonomia di gestione. Occorre anche applicare immediatamente il decreto legislativo n. 29 del 1993 in materia

di autonomia e responsabilità del personale dirigente. Sono d'accordo con il collega Castelli circa l'opportunità di far luce sulle responsabilità, ma esse devono essere preliminarmente individuate e non affidate al caso.

In sede di esame del documento conclusivo dell'indagine non mancheremo di formulare le considerazioni politiche necessarie per darle, signor generale, il sostegno necessario ad affrontare le questioni che ha davanti in qualità di commissario straordinario dell'azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo.

ENZO SAVARESE. Generale Tricomi, ho apprezzato lo spirito della sua introduzione e credo di poter dire (spero che questa mia opinione non sia smentita in seguito) che il ministro Caravale, oltre a non capire niente, ogni tanto azzecca qualche scelta relativamente agli uomini.

Mi spiace che il collega Castelli si sia allontanato dall'aula, perché desidero manifestare preoccupazione per la sua voglia di appaltare tutto all'estero. Paradossalmente, potrei anche proporre di appaltare il nostro lavoro parlamentare al Bundestag. Forse l'onorevole Castelli non è mai stato in una torre di controllo e non ha mai potuto constatare a quale stress siano sottoposti i controllori di volo né le condizioni in cui essi operano.

Esistono due problemi: la mancanza di un numero adeguato di controllori di volo ed il fatto che essi abbiano lavorato ai limiti estremi delle norme d'impiego. Dobbiamo allora domandarci come mai si sia fatto così poco per soddisfare le necessità del mercato. E colgo l'occasione per chiedere al generale Tricomi se sia vero che vi è un certo numero di ufficiali dell'Aeronautica che vorrebbe transitare nell'azienda autonoma per l'assistenza al volo ma incorre nel veto dello stato maggiore. Mi chiedo se si possa risolvere il problema politicamente, trattandosi di persone esperte e competenti.

Mi chiedo inoltre se sia vero che in passato nei concorsi siano stati dati giudizi di idoneità troppo spesso con facilità, sapendo che i posti non venivano coperti,

salvo poi raschiare il fondo del barile come è avvenuto recentemente, quando sono state assunte persone che avevano conseguito l'idoneità in concorsi del 1989-1990.

Esista anche il problema di un'aviazione generale penalizzata, nonché il famoso, vecchio problema dell'utilizzo delle vie aeree militari. In passato vi sono stati « rimpalli » sulla difficoltà di accesso a certe rotte, perché il mondo militare richiedeva molti spazi aerei.

A mio avviso la linea da seguire deve essere quella della mediazione e della moderazione. Non credo che le esigenze siano soltanto di carattere economico; ritengo che l'Azienda autonoma di assistenza al volo - privatizzata, società per azioni o quello che sia - per la sua peculiarità, per i suoi compiti estremamente delicati ed importanti (trattandosi della sicurezza del cittadino che vola), non possa essere considerata alla stregua di una qualsiasi azienda municipalizzata di trasporto pubblico locale. Di conseguenza, mi sembra che le richieste dei controllori di volo spesso siano legittime ed occorre domandarsi se l'exasperazione del problema non abbia origini squisitamente politiche, rappresentate dalla mancanza totale di senso dello Stato da parte del ministro dei trasporti.

PAOLO MAMMOLA. Appartengo allo stesso gruppo politico del collega Savarese e prendo atto delle domande che egli ha rivolto al generale Tricomi, il quale cortesemente, a soli cinque giorni dal suo insediamento, è venuto a rispondere in Commissione sullo stato dell'arte dell'azienda.

Le considerazioni che esprimerò forse esulano dal tenore della discussione svoltasi finora ed investono i problemi che oggi vivono i cittadini italiani che devono spostarsi con la compagnia di bandiera o comunque con un mezzo aereo.

Innanzitutto, ho appreso dalla sua relazione che su 3.600 dipendenti previsti dalla finanziaria 1993 l'azienda oggi lamenta una carenza di personale di 400 dipendenti; degli attuali 3.200 dipendenti, solo 1.370 sono controllori di volo.

Al di là, comunque, delle cifre, le chiedo se a suo giudizio all'interno dell'azienda non sia troppo poco, rispetto all'organico totale, il personale addetto al controllo del traffico aereo in senso stretto: centinaia di persone svolgono compiti e mansioni di carattere amministrativo, non propriamente operativo, e questa mi sembra una situazione abbastanza sbilanciata. Domando quindi al generale se egli ritenga equilibrati i livelli di occupazione nei vari comparti dell'azienda, in definitiva se non vi sia uno sbilancio di personale in aree non prettamente operative, non direttamente interessate al controllo del volo (che poi è l'essenza del servizio che l'azienda deve prestare per assicurare un regolare traffico aereo).

Per quanto riguarda l'aspetto più propriamente operativo, mi calo nelle vesti dell'utente che guarda quello che succede nei cieli italiani, ogni tanto deve prendere l'aereo, legge e in base a quello che i mezzi di informazione gli mettono a disposizione si trova a dover compiere una valutazione. Come è già stato osservato, il personale, carente, ha comunque assicurato la normale gestione del traffico aereo nei cieli nazionali lavorando ai limiti delle proprie possibilità. Quando, come si sta verificando in questi giorni, l'azienda entra in agitazione, molti voli non riescono a partire, quelli che vengono effettuati partono con un certo ritardo, per questioni organizzative e di traffico, e gli aerei quando arrivano nei pressi degli aeroporti spesso si trovano costretti a girare attorno in attesa di ricevere l'autorizzazione all'atterraggio. Questo perché, come si apprende dai giornali (lo dico sempre come cittadino), i controllori di volo nella loro forma di protesta, di agitazione cominciano ad operare non più secondo gli standard abituali di lavoro, ma secondo gli standard di sicurezza rigidamente applicati.

Al di là delle rassicurazioni del generale sul corretto svolgimento delle attività e quindi sui minimi rischi che si corrono, va considerato che anche se in un anno i casi in cui le condizioni di sicurezza non vengono applicate sono solo 20 o 30, probabilmente si tratta dei casi in cui due ve-

livoli, sui quali sono imbarcate 200-300 persone, ad un certo punto si trovano un po' troppo vicini; se moltiplichiamo questa cifra per 30, alla fine dell'anno sono alcune migliaia i passeggeri che rischiano un incidente aereo. Non mi sembra un dato molto confortante.

Le pongo pertanto un quesito: nei cieli italiani voliamo quotidianamente ai limiti oppure superando le condizioni di sicurezza, mentre voliamo tranquilli solo nei giorni in cui l'azienda adotta queste forme di agitazione? Immagino che gli standard di sicurezza siano parametrati ad un certo numero di voli che un controllore può seguire contestualmente e nell'arco di un certo numero di ore di lavoro, che saranno a loro volta paramtrate rispetto allo sforzo fisico e psichico che un lavoro così delicato richiede. Sappiamo di volare anche grazie al fatto che i controllori di volo si sono mostrati sempre molto disponibili a superare il normale orario di lavoro, garantendo quindi l'assistenza agli aerei in fase di atterraggio.

Dal momento che esistono standard di sicurezza e che questi ultimi non vengono applicati quando la situazione è tale da richiedere da parte dei controllori di volo il superamento dei limiti di orario e la necessità di seguire contestualmente un numero di voli superiore agli standard di sicurezza, vorrei sapere se voliamo in tutta tranquillità, perché a mio avviso quello della sicurezza è un aspetto importante. Dobbiamo capire come si possa ovviare a ciò, cosa intenda fare lei, perché a prescindere dal fatto che l'azienda sia pubblica, o domani privata ma a capitale pubblico, la sostanza è che queste strutture, così come quelle dell'Alitalia, vivono grazie al denaro pubblico. Visto che una giornata di agitazione pare costi all'Alitalia una cinquantina di miliardi e visto che comunque le spese ricadono sempre sui cittadini e sui contribuenti, ritengo che questo stato di cose che ormai dura da giorni, per non dire da settimane, non possa essere tollerato oltre; va quindi trovato un rimedio in tempi ristrettissimi, affinché i nostri aerei possano volare in condizioni di sicurezza e senza ritardi, garantendo tutto ciò che uno

Stato civile deve garantire all'utente del servizio.

GIOVANNI TRICOMI, *Amministratore straordinario dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale*. Ringrazio tutti per i quesiti veramente interessanti. Sono veramente lieto dell'estrema competenza dimostrata con l'approfondimento di questi temi. Ripeto, ma non vuole essere una scusante, che ho assunto l'incarico da poco tempo e quindi può darsi che in ordine a qualche aspetto particolarmente tecnico non sia in grado di fornire risposte; in questo caso mi verranno in soccorso i miei collaboratori.

L'onorevole Michielon ha chiesto perché gli assistenti al volo sono 999: innanzitutto, gli assistenti svolgono tutte le attività collaterali affinché il controllore possa a sua volta svolgere la propria funzione davanti alla *consolle*; sono coloro che forniscono le notizie sulle condizioni meteo, su quelle degli aeroporti e delle piste e su tutto ciò che è connesso. Perché sono 999? Possiamo sederci intorno ad un tavolo ed effettuare un'analisi dettagliata di tutte le postazioni in cui è necessario impiegare questo personale, ma l'azienda è in grado di dimostrare che si tratta di un organico adeguato per svolgere queste attività. Comunque uno dei miei primi compiti sarà quello di verificare la rispondenza tra l'attività svolta e le necessità effettive. Per ora posso solo dire che eliminerò gli esuberanti o che provvederò all'ampliamento della pianta organica, se riscontrassi delle carenze.

Quanto alla sdemanializzazione, si tratta di un problema che mi sono trovato ad affrontare e di cui non ero a conoscenza: sono stati effettuati alcuni atti, e per me era pacifico che tutte le attività conseguenti al trapasso dall'aeronautica all'azienda fossero state svolte. I miei collaboratori mi informano che più volte nel tempo questo problema è stato posto all'attenzione di vari organi ministeriali competenti e sarà ora mio compito cercare di capire, sollecitare e pretendere una definizione chiara e trasparente, in modo che nessuno possa adombrare critiche o

avere strani pensieri in ordine a tale situazione.

In riferimento al bilancio, una situazione che vede 150 miliardi per investimenti, 70 miliardi di avanzo di esercizi precedenti e 12 miliardi di sovvenzione comporta — è stato detto — che lo Stato debba intervenire a riparare i guasti nelle situazioni critiche dell'azienda. Ho spiegato che questi 12 miliardi sono necessari per le pensioni, per il fondo di riserva e per lo scostamento tra costi e ricavi. Se il pagamento all'azienda delle tariffe dovute subisce un ritardo di tre o quattro mesi, si attinge ad una parte di questi 12 miliardi. Credo si tratti non di quello che è stato detto ma di tutt'altra cosa.

FRANCO CATTANI, *Dirigente centrale del servizio amministrativo e contabilità dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale*. Dei 196 miliardi per il 1994, 126 riguardano essenzialmente il mancato pagamento da parte degli utenti di una serie di atti conseguenti agli accertamenti che abbiamo effettuato. La legge istitutiva prevede alcune imposizioni all'utenza per quanto riguarda il sorvolo nazionale e le tasse di terminale; se l'utente non paga entro 30 o 60 giorni (a seconda se la notifica venga eseguita in Italia o all'estero), scatta un meccanismo di sovrattassa del 50 per cento dell'importo considerato: si tratta di una penalità rilevante. Gli utenti che sono incorsi in questa penalità non hanno corrisposto il dovuto secondo la legge. Ciò è tanto vero che oggi abbiamo una percentuale di pagamento degli accertamenti di tipo normale pari al 97 per cento e un mancato pagamento del 92 per cento per quanto riguarda le penalità. Non si tratta di crediti inesigibili, e l'azienda sta ponendo in essere tutte le azioni (come per esempio le ingiunzioni per interrompere la prescrizione) necessarie per addivenire all'esazione di tali crediti ricorrendo all'autorità giudiziaria ordinaria.

ENZO SAVARESE. Non è possibile chiedere a Civilavia di bloccare le licenze

ai vettori che non soddisfano questi pagamenti ?

FRANCO CATTANI, *Dirigente centrale del servizio amministrativo e contabilità dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale*. Molto spesso si tratta di compagnie di bandiera, nei confronti delle quali non è possibile porre in essere atti di sequestro, e comunque bisogna esperire tutte le azioni consentite dall'autorità giudiziaria ordinaria per pervenire poi ad atti esecutivi. Bisogna ricorrere comunque a meccanismi tipici degli atti giudiziari. Dal 1985 ad oggi (dieci esercizi finanziari) sono migliaia gli atti che dobbiamo porre in essere, e lo stiamo facendo, a meno che non intervenga una sorta di sanatoria che l'utenza ha già chiesto: il Parlamento potrebbe intervenire in questo senso prevedendo un meccanismo transattivo. In effetti, ciò che gli utenti lamentano è l'iniquità.

GIOVANNI TRICOMI, *Amministratore straordinario dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale*. Circa il problema della manutenzione, ricordo che il contratto con la Vitrociset, della durata di cinque anni, è scaduto circa due anni fa. Ebbene, secondo quanto mi è stato riferito le azioni per il rinnovo del contratto di manutenzione sono state avviate in tempo utile, ma esse non hanno trovato accoglimento da parte del Ministero dei trasporti, titolare della funzione di vigilanza sull'azienda.

In un primo momento è stato proposto l'appalto concorso, ma questa ipotesi è stata respinta dal Consiglio di stato. Ci si è allora orientati alla licitazione privata, per la quale è stata presentata una proposta articolata, ma anche questa soluzione non ha avuto esito favorevole.

Siamo ora in una terribile fase di *impasse*. Mi trovo tra le mani una patata bollente perché quando si parla di appalti e di ditte c'è sempre da tremare. Si è in realtà verificato quanto dopo un certo periodo storico è diffusamente avvenuto nel nostro paese: nessuno si è più assunto la responsabilità di mandare avanti certe



cose. Sono così trascorsi i mesi e gli anni e, dopo l'ultima proroga del contratto che scade il 31 dicembre dell'anno in corso, mi trovo oggi di fronte alla possibilità di una terza proroga, con tutti i rischi connessi, per la difficoltà di concretizzare in così breve tempo una proposta. Peraltro l'unica soluzione che mi rimane è quella della trattativa privata che è la forma che offre minori garanzie rispetto ad una così cospicua e complessa operazione contrattuale.

Mi rimboccherò tuttavia le maniche. La mia idea è infatti quella di non procedere alla trattativa privata, ancorché mi si dica che la Vitrociset è l'unica azienda nazionale in grado di svolgere il lavoro. So bene che esistono forme molto più garantiste della trattativa privata ma devo anche tener conto del fatto che esse non sono state ritenute valide in passato. Resta il fatto che il problema deve essere affrontato nel più breve tempo possibile perché ne va dell'efficienza dell'azienda.

In ordine alla questione della costituzione della società per azioni, rilevo che, qualora, a cinque giorni dal conferimento del mio mandato, dichiarassi oggi di sapere già cosa bisogna fare, avreste ragione di pensare che io sono un po' leggero. Prima di esprimermi desidero valutare esattamente la situazione dell'azienda, perché la creazione di una società per azioni prevede precise incombenze e modifiche di ordine finanziario, economico e statutario. Ovviamente, tuttavia, devo però prendere atto dell'esistenza di una legge dello Stato che prescrive tale soluzione ed io, che continuo ad essere un servitore dello Stato, ho il dovere di adeguare l'azienda alla decisione assunta dal Parlamento non appena essa sarà attuata.

Qualora nuove valutazioni politiche inducessero a ritenere opportuno non procedere più alla costituzione di una società per azioni, questo nuovo orientamento dovrebbe sostanzialmente in una legge che modifichi la precedente. Sarebbe allora mio compito adeguarmi a tale decisione. Sono dunque io ad essere in attesa che qualcuno decida cosa bisogna fare per potermi mettere al lavoro il più presto possibile. L'attuale situazione di incertezza ed attesa

non giova infatti alla possibilità di una ristrutturazione e di un rilancio dell'azienda.

L'onorevole Boghetta ha rilevato che l'azienda è nata in maniera drammatica ed è vissuta altrettanto drammaticamente, chiedendomi quali carenze abbia in essa riscontrato. Ebbene, le carenze dovrebbero essere quelle indicate nel decreto con il quale il ministro Fiori ha disposto il commissariamento. Studierò la situazione per appurare quali problemi esistano sotto il profilo logistico e tecnologico nonché dal punto di vista della funzionalità degli uffici e dell'impiego del personale. Indubbiamente disfunzioni esistono perché altrimenti non saremmo in questa situazione: se me ne sarà data la possibilità ed il tempo, cercherò di comprenderle e di aggredirle, cercando di risolverle con i mezzi che mi saranno messi a disposizione. L'azienda va riorganizzata in tutti i suoi comparti al fine di consentirne il rilancio.

L'onorevole Biricotti ha rilevato che nulla è cambiato, facendo riferimento a quanto affermato in passato dal ministro Fiori. Ebbene, non so dirle, onorevole Biricotti, se nulla sia cambiato. Certamente però qualcosa in senso migliorativo sarà stata fatta dopo la nomina di tre commissari straordinari (il generale Nardini e il generale Sicoli mi hanno infatti preceduto nell'incarico che rivesto attualmente).

ANNA MARIA BIRICOTTI. Il problema è quello delle responsabilità che non sono venute fuori e che ci saranno pure all'interno!

GIOVANNI TRICOMI, *Amministratore straordinario dell'Azienda autonoma assistenza al volo per il traffico aereo generale*. Giustamente lei, nel suo intervento, ha detto di voler rivolgere questa domanda ai colleghi...

PRESIDENTE. Faremo una Commissione d'inchiesta!

GIOVANNI TRICOMI, *Amministratore straordinario dell'Azienda autonoma assistenza al volo per il traffico aereo generale*. Si è parlato di disorganizzazione del servi-

zio, di sfasature nella distribuzione del personale e nelle normative interne. Anch'io ho sentito queste lamentele non appena ho assunto l'attuale incarico, lamentele che mi sono giunte da diversi settori. Tra l'altro si è detto che il personale veniva impiegato in settori non confacenti alle specializzazioni possedute. Personalmente ritengo che sia senz'altro necessaria una sorta di operazione chirurgica al fine di arrivare ad una collocazione del personale in funzione della sua specializzazione, impiegandolo laddove effettivamente esso serve e non dove potrebbe dimostrarsi superfluo. Ho comunque bisogno di tempo per valutare questo aspetto.

La produttività è un qualcosa certamente legata alla professionalità dei controllori di volo; non vorrei ripetere concetti più volte ripresi sia dalla stampa sia in sede parlamentare, ma indubbiamente i controllori di volo hanno una tipicità che va loro riconosciuta: si tratta infatti di personale altamente qualificato e specializzato, oserei dire insostituibile con altro personale che sia capace di svolgere in tempi rapidi gli stessi compiti. Tutto ciò naturalmente ha contribuito a creare una produttività particolare ed è questa una delle motivazioni che hanno portato, in questi giorni, alla nota vertenza, la quale prende le mosse da tutto quello che è stato fatto dai controllori di volo nel corso del 1994-1995, periodo in cui si è registrato un incremento dell'attività volativa dei velivoli civili che partono ed arrivano sul nostro territorio in un numero considerevolissimo.

Questi controllori hanno dovuto svolgere, nell'ambito del loro orario di lavoro, una più intensa attività. In altre parole sono stati sollecitati a svolgere le proprie funzioni in condizioni di maggiore impegno, fatica e responsabilità.

Indubbiamente questa produttività deve trovare forme di compenso in una misura che certo non tocca a me né criticare né giustificare e che pure era stata individuata nell'accordo sindacale che il Governo non ha approvato, giudicandolo adeguato solo per una parte.

Adesso il punto della questione è proprio questo: riconoscere ai controllori di

volo, attraverso le loro organizzazioni sindacali, l'attività svolta e, conseguentemente, una certa forma di remunerazione.

Per quanto mi riguarda da tre o quattro giorni in modo ininterrotto (e quindi anche di notte) ho aperto un dialogo con le organizzazioni sindacali appellandomi al loro senso di responsabilità nei confronti del paese, che sta vivendo momenti drammatici, affinché si smetta di proclamare scioperi e di porre in essere astensioni dal lavoro, favorendo così il ritorno alla normalità del traffico aereo.

In ordine alla questione sulla sicurezza debbo dire che non ci sono norme o limiti assoluti, cioè non è possibile dire che se un controllore di volo tiene sotto controllo, ogni ora, 31 aerei invece di 30 si è al di fuori dei limiti di sicurezza; a tale riguardo esistono infatti delle norme orientative in campo europeo, e non in campo nazionale. Il controllore di volo italiano lavora in collegamento con il collega francese, con quello tedesco e via dicendo. Dico questo per sottolineare come il traffico aereo, in pratica, sia un flusso omogeneo, per cui quello italiano non può differire, per esempio, da quello francese o di altri paesi limitrofi. Il che significa che sarà compito del controllore di volo adoperarsi nella maniera migliore per eliminare i tempi morti e quelle lungaggini che, non incidendo sulla sicurezza, ritardano comunque le operazioni di volo.

Per rendere più chiaro questo punto farò un esempio assai banale. Quando un velivolo atterra e ce n'è un altro in attesa di farlo, quest'ultimo prima di entrare in pista dovrà aspettare, secondo una certa norma, che il primo ne sia uscito. In condizioni diciamo di non ostilità il controllore autorizza il velivolo che è in attesa a entrare anche se un altro che è già atterrato non ha ancora lasciato la pista: tutto ciò consente di guadagnare alcuni secondi. Provate a immaginare che il caso suesposto si moltiplichi in tutte le situazioni che si possono determinare e vedrete allora come è possibile arrivare a ritardi di 30 o 40 minuti.

La sicurezza dunque non c'entra per niente ed è solo un pretesto che alcuni

portano avanti per cercare di spingere su certe situazioni. Sono stato ufficiale dell'aeronautica e quindi conosco bene tali aspetti; vi posso garantire che quando un controllore di volo si trova ad una consolle è perfettamente consapevole, al di là delle rivendicazioni e degli scioperi, che vi sono aerei con a bordo anche 300 persone e che debbono essere seguiti con coscienza e competenza. I cittadini italiani possono stare tranquilli perché le operazioni di assistenza al volo vengono eseguite con assoluta serietà e serenità.

All'onorevole Urso, che ha accennato alla questione del vertice dell'azienda, rispondo che questo è un aspetto particolarmente delicato. Io non vorrei nemmeno affrontarlo perché sembrerebbe quasi che il mio desiderio fosse quello di dire qualcosa che possa poi tornare in qualche modo utile a me stesso. Ciò premesso, ritengo che il vertice dell'azienda abbia assolutamente bisogno di un assetto stabile, perché anche nelle attività sindacali, per esempio, se l'interlocutore è stabile è evidente che si possono prevedere dei raccordi e delle programmazioni credibili, cioè capaci di avere uno sviluppo nel tempo. Se invece l'interlocutore dopo qualche mese non è più lo stesso, è chiaro che il discorso cambia. Aggiungo che, a mio avviso, è giusto oltre che opportuno che si decida quanto prima sulla struttura dell'azienda (sia essa società per azioni o meno), che si formi il consiglio di amministrazione, che si adottino serie decisioni operative e che si faccia una programmazione.

Mi è stato chiesto se sia vero che il contratto era stato sottoposto al ministro. Non posso rispondere ad una domanda del genere, questo bisogna chiederlo al ministro; né posso andare dal ministro e domandargli se sia vero. È successo quello che sappiamo, è stato formalizzato un accordo sindacale tra le parti e devo credere che il generale Sicoli, persona di grande prudenza e di grande equilibrio, abbia rappresentato alle organizzazioni sindacali che quell'accordo che si sottoscriveva doveva comunque essere sottoposto al vaglio del Consiglio dei ministri, secondo quanto

previsto dalla legge. Non credo quindi che quel contratto, una volta sottoscritto dalle parti, dovesse necessariamente essere portato a termine in quel modo. Indubbiamente qualcosa non ha funzionato in questo meccanismo, ma al di là di questo non posso dire altro.

Rispondo all'onorevole Castelli con riferimento alle illegalità ribadendo quello che ho detto prima, però mi risulta che il consiglio di amministrazione ed il presidente siano andati via, quindi qualcosa è cambiato. Bisognerebbe cambiare il direttore generale e i vari responsabili? Vedremo se sarà il caso di mandarli via. Si tratta di una questione sempre alla nostra attenzione. Cercherò di capire bene come funziona questo meccanismo, per prendere provvedimenti adeguati e adatti alla situazione del momento.

È stato osservato che prima della società per azioni è necessario che l'azienda assuma un assetto corretto, funzionale. Sono io il primo a capire che la società per azioni non è uno scherzo; ma se si dovrà procedere alla sua costituzione perché lo prevede la legge, lo si farà ed io mi adatterò alle situazioni che dovrò determinare.

Quanto alla tecnologia scadente, devo dissentire totalmente. Proprio stamane ho avuto un colloquio approfondito con i miei tecnici: la tecnologia dell'azienda allo stato dell'arte è la più attuale che esista al mondo. Per darvi un riscontro concreto, posso dire che i francesi, i tedeschi e gli svizzeri si avvalgono dei nostri *software*.

CARLO GRISELLI, *Direttore generale dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale*. Per quanto riguarda le installazioni radar abbiamo firmato una convenzione con i francesi, che stanno utilizzando nei loro centri di controllo i segnali dei nostri radar, usando il protocollo Asterix, che è quello stabilito da Eurocontrol. Per esempio, il controllo sulla Corsica viene effettuato dal centro di Aix en Provence, in Francia, che utilizza radar posti in Italia, acquistati da noi, che parlano usando protocolli europei, quelli stabiliti da Eurocontrol. Noi, pur non ade-

rendo ancora ad Eurocontrol, per quanto riguarda il campo delle tecnologie...

UGO BOGHETTA. Abbiamo votato.

CARLO GRISELLI, *Direttore generale dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale*. Appunto, pur non aderendo ancora formalmente, da tempo seguiamo tutti i pannelli tecnici; siamo al di fuori delle decisioni, ma in merito all'orientamento ed alle scelte partecipiamo e siamo su quella linea. Ci può essere qualche sbavatura, ma fondamentale siamo a quei livelli.

GIOVANNI TRICOMI, *Amministratore straordinario dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale*. Circa l'assunzione di personale, è chiaro che in questo momento la mia attenzione è rivolta innanzitutto ai controllori, perché sono quelli che condizionano il funzionamento dell'azienda; poco importa, o comunque importa meno, se mancano gli amministrativi o i tecnici. Qualche ora fa ho fornito al Ministero del tesoro i dati relativi all'assunzione dei controllori necessari per porre l'azienda in condizioni di normalità dal punto di vista degli organici; si tratta di una quantificazione basata su calcoli effettuati in questi giorni. Ciò affinché nella prossima finanziaria venga inserita una disposizione che preveda la deroga al blocco delle assunzioni. Inoltre, è stata aggiunta un'altra clausola che introduce la possibilità di richiamare in servizio controllori già andati in pensione da qualche anno ma che non abbiano superato l'età consentita per svolgere queste attività, affinché si possa disporre subito, sul tamburo, di controllori già esperti, dopo un breve periodo di riqualificazione.

Vi sono controllori dell'aeronautica militare – sono dieci – che hanno chiesto di transitare nell'azienda ed hanno presentato istanza di dimissioni dall'arma di appartenenza. Proprio questa mattina ho parlato con il capo di stato maggiore dell'aeronautica ed ho cercato di impostare un discorso convincente affinché essi siano resi disponibili (esiste una disposizione di

legge che consente il trattenimento per almeno un anno) e possano transitare nelle nostre file, per avere controllori già preparati che, dopo un breve periodo di addestramento, possono essere impiegati nell'azienda.

In sostanza, per quanto riguarda gli organici, assicuro a tutti che si può essere sereni e tranquilli – questo lo posso affermare in televisione o in qualunque altra sede – perché abbiamo adottato provvedimenti concreti, che andranno formalizzati, nella finanziaria per procedere subito sia alle assunzioni di cui ho parlato sia ai bandi di concorso. Cercherò di restringere i tempi, operare le selezioni, assumere queste persone ed effettuare il necessario addestramento. Qualcuno ha parlato di quattro anni: sono eccessivi. Al corso, della durata di un anno, seguiranno tre mesi di affiancamento; a quel punto il controllore è pronto, nella posizione più elementare, e dopo cinque o sei mesi può transitare in un'altra posizione e così via. Tuttavia non abbiamo bisogno di controllori tutti al massimo livello; i nostri centri richiedono controllori con diversi tipi di specializzazione, quindi anche di primo livello.

MICHELE GIARDIELLO. Non ho motivo di dubitare di tutto quanto è stato detto in questa sede. Noi abbiamo apparecchiature all'avanguardia, utilizzate anche da altri partner europei; abbiamo delle professionalità straordinarie, di cui non ho motivo di dubitare; abbiamo un gruppo dirigente, che io non conosco, però mi fido di quello che lei dice; la sicurezza del volo non è in discussione. Ma allora vorrei capire cosa c'entra, o se c'entra, la politica dei Governi, visto che una scelta il Parlamento l'ha fatta. Sarà forse questa che a qualcuno non piace? O si tratta di un problema tutto di gestione aziendale? Se un italiano dopo questa audizione mi chiedesse quale sia il problema e come si possa risolverlo, francamente non saprei rispondere.

GIOVANNI TRICOMI, *Amministratore straordinario dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo gene-*

*rale*. In effetti, quando ho assunto l'incarico mi sono posto la sua stessa domanda. Credo che tutti questi problemi non esistano; sull'AAAVTAG si sta montando un caso incredibile. Come dice lei, i controllori sono preparati (sono dei fulmini!) e i radar funzionano benissimo; il problema è rappresentato dalla carenza degli organici.

MICHELE GIARDIELLO. Chiedo scusa, generale, ma c'era anche la settimana scorsa e quindici giorni fa! Non capisco la drammatizzazione della questione in queste ore. Mi permetto di sospettare che ci sia qualche altra cosa!

GIOVANNI TRICOMI, *Amministratore straordinario dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale*. È sorta una vertenza: per ottenere gli emolumenti che erano in quel contratto che non è andato a buon fine, i controllori hanno dato vita ad uno sciopero (chiamiamolo bianco, oppure grigio) consistente in un certo atteggiamento in servizio che sta provocando una serie di ritardi negli aeroporti. Questo è il problema. In televisione ho detto – non so se qualcuno di voi ha avuto il dispiacere di ascoltarmi – che i controllori dovrebbero continuare a fare anche ora quello che hanno fatto da due anni a questa parte, perché non è cambiato assolutamente nulla; gli è stato chiesto di prestare servizio straordinario e loro lo hanno sempre svolto. Non vi è alcun problema. Il lavoro straordinario è reso necessario dal numero dei controllori, che non consente il normale orario di lavoro.

Non voglio essere semplicistico, ma se fra due o tre anni noi riusciremo a mettere gli organici a regime, non si verificheranno più problemi; probabilmente si dovrà procedere ad un *improvement* delle apparecchiature, ma ciò è naturale, è nell'ordine delle cose: procederemo quindi ad investimenti nel settore tecnologico, ed i controllori saranno in numero adeguato. Comunque, fino ad oggi hanno sempre lavorato bene. Si tratta di un problema strumentale: appena questi signori si convinceranno che il Governo e l'azienda sono disposti a venirci incontro... Io ho soltanto chiesto loro di sospendere lo sciopero, di dimostrare buona volontà facendo tornare la situazione alla normalità e di dare inizio alle trattative al fine di trovare un punto di incontro che possa risultare di reciproca soddisfazione e che consenta al Governo di decidere aumenti salariali compatibili con le disponibilità economiche. Non appena sarà rilasciata una dichiarazione in questo senso, sarò pronto ad iniziare le trattative, i disagi finiranno e torneremo ad una situazione di normalità.

PRESIDENTE. Saluto i nostri ospiti, ringraziandoli per la disponibilità dimostrata alla Commissione.

**La seduta termina alle 18,40.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO  
STENOGRAFIA

DOTT. VINCENZO ARISTA

---

*Licenziato per la composizione e la stampa  
dal Servizio Stenografia il 22 settembre 1995.*

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO