

IV.

SEDUTA DI MERCOLEDI' 13 OTTOBRE 1971

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **GUERRINI GIORGIO**

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 16,30.

PRESIDENTE. Continuiamo la nostra indagine conoscitiva sul problema delle gestioni aeroportuali. Ringrazio anzitutto i rappresentanti delle associazioni di piloti che partecipano oggi alla riunione.

Dato il numero notevole dei presenti, vorrei proporre che un rappresentante per ognuna delle tre organizzazioni esprima la propria opinione sul tema oggetto dell'indagine. In seguito tutti potranno rispondere di volta in volta ad eventuali domande che verranno loro rivolte.

Do la parola per primo al rappresentante del Sindacato italiano dei piloti dell'aviazione civile aderente alla CGIL-UIL.

LUSENTI, Rappresentante del SIPAC, aderente alla CGIL-UIL. Nell'ambito dell'indagine conoscitiva della Commissione parlamentare, abbiamo voluto presentare un documento sulla situazione, a nostro parere, molto grave, dell'aviazione civile in Italia.

Abbiamo ritenuto che fosse venuto il momento di smettere con le lamentele, i borbottii e le critiche inconcludenti e di realizzare, invece, un documento nel quale fossero contenuti tutti i nostri problemi e le nostre lagnanze. Abbiamo esaminato i vari aspetti della situazione dell'aviazione civile in Italia, argomento per argomento; abbiamo basato molta della nostra relazione su un documento edito dal Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, con osservazioni e proposte sui problemi dell'aviazione civile in Italia. Riteniamo che questo documento sia l'analisi più completa e profonda che sia mai stata fatta fino ad oggi della situazione dell'aviazione civile nel nostro Paese. Naturalmente abbiamo integrato il tutto con altra documentazione proveniente da nostre fonti e da nostre esperienze, soprattutto. Abbiamo esaminato, inoltre, la situazione degli aeroporti come, in pratica, li vedono i passeggeri. Risulta una situazione caotica, per l'inade-

guatezza degli aeroporti, dei servizi e dei collegamenti fra gli aeroporti e le città (gestiti, questi ultimi, in maniera non coordinata). Poi ancora: il coordinamento è estremamente carente nell'ambito aeroportuale (la destra non sa quel che fa la sinistra, cioè si prendono iniziative di un certo genere in un'ala dell'aeroporto che non sono coordinate con altre iniziative prese nell'ala opposta dello stesso aeroporto).

La manutenzione è, anch'essa, estremamente carente. Basta citare, a questo proposito, l'esempio dell'aeroporto di Fiumicino, aerostazione internazionale, dove la manutenzione in molti casi non viene addirittura effettuata: piove dentro l'aerostazione quando piove fuori. A tal proposito, anzi, abbiamo avuto recentemente un caso: quindici giorni fa i locali degli uffici delle compagnie hanno dovuto essere evacuati del materiale, perché non si deteriorasse, a causa di un violento acquazzone abbattutosi sulla capitale. Questo avviene da quando l'aeroporto è stato costruito. Aggiungo che la carenza di manutenzione si denota anche per quanto riguarda le stesse strutture dell'aerostazione passeggeri, ridotta a un ambiente desolato, sporco e privo di quelle attrezzature che possono dare un certo conforto al passeggero che deve trascorrere, a volte, alcune ore in aeroporto.

Per quanto riguarda gli appalti, ne abbiamo negli aeroporti italiani una raccolta delle più disparate.

Vi è una estrema polverizzazione nelle concessioni di questi appalti. Per quanto riguarda Fiumicino vi è tutta una serie di esempi di concessioni attive e di contratti passivi. Tutto viene dato in appalto a ditte private che, a nostro parere, hanno più a cuore il loro interesse che l'efficienza dell'aeroporto.

Abbiamo preparato tutta una serie di esempi di appalti già apparsa sulla stampa. Viene addirittura appaltata la linea telefo-

nica interna, il servizio di annunci televisivi e così via.

Naturalmente tutto questo favorisce gli interessi privati nell'ambito degli aeroporti, che non sempre coincidono con gli interessi della collettività e quando vi coincidono è per puro caso.

Abbiamo esaminato la struttura degli aeroporti in senso tecnico ed è questo l'aspetto che più interessa le persone che lavorano in esso. Come piloti notiamo una generale insufficienza di radio-assistenza per quanto riguarda l'atterraggio. A questo proposito, possiamo citare i casi più clamorosi riguardanti gli aeroporti di Palermo, di Catania e di Alghero che presentano una situazione estremamente carente. Per esempio all'aeroporto di Palermo non esiste una adeguata radio-assistenza in caso di atterraggio strumentale, cioè di atterraggio con scarsa visibilità. L'unica radio-assistenza esistente a Catania e a Palermo è un radio-faro, un tipo di attrezzatura superato. A Palermo, per esempio, data la presenza di molti ostacoli naturali, vicini all'aeroporto, questa radio-assistenza si rivela inadeguata e insufficiente. Questo ha fatto sì che l'associazione dei piloti inglese abbia dichiarato non sicuri alcuni aeroporti italiani, come è apparso su un bollettino dell'associazione inglese dei piloti del 1970.

Vi è poi la questione della dislocazione critica di alcuni aeroporti, come Palermo, che ha una montagna elevata a circa due chilometri dalla pista, e Catania che ha l'Etna molto vicino. Più la dislocazione è critica più si sente la necessità di una radio-assistenza all'atterraggio.

Poi ancora Alghero, che ha una montagna molto vicina e naturalmente le condizioni di atterraggio sono molto precarie. Un altro caso è Napoli Capodichino, dove sono state installate ultimamente parecchie radio-assistenze: molte di esse però sono, allo stato attuale, inutilizzabili. Ad esempio, quello che in gergo viene chiamato « sentiero di discesa » (cioè una emissione radio che guida gli aeroplani su un angolo di planata ideale) è inutilizzabile. Questo fatto, ovviamente, limita le condizioni di atterraggio, che può essere effettuato solo in condizioni meteorologiche ottime.

Vi è poi lo stato di insufficienza in cui versano le piste degli aeroporti italiani: Catania è un ottimo esempio. In quell'aeroporto, infatti, la pista appare inadeguata come lunghezza (specialmente in condizioni di fondo bagnato per la pioggia la frenata degli aereo-

plani è più difficoltosa). Posso dire addirittura che in condizioni di pista bagnata viene ridotto il peso massimo di decollo e atterraggio, per cui si possono portare meno passeggeri e meno bagagli.

Altri casi analoghi sono Milano Linate e Alghero.

Per l'insufficienza della manutenzione delle piste dei piazzali di sosta, un caso abbastanza clamoroso è quello di Roma Fiumicino, però le stesse inadeguatezze si rilevano pure in altri aeroporti. A Roma Fiumicino, tuttavia, si può dire che la manutenzione delle piste è mantenuta al di sotto di uno *standard* accettabile. In seguito al cedimento di una parte della pista centrale dello stesso aeroporto della capitale, la zona è stata chiusa per lavori che sono proseguiti per lungo tempo. Alla fine si sono rilevate, più o meno, le stesse inefficienze dell'inizio perché il terreno su cui è costruito Fiumicino è cedevole. Poi ancora: le piste di rullaggio, cioè quelle che portano alle piste di decollo, presentano degli scalini, buche, tratti molto scabrosi. Questo rappresenta un pericolo soprattutto per i motori a reazione che possono « inghiottire » i sassi, il che ovviamente compromette le parti meccaniche. Proprio in un tratto delle piste di rullaggio dell'aeroporto romano vi è un avvallamento, con rottura della pavimentazione e molti sassi derivanti dal materiale di costruzione sono sparsi nei dintorni.

Ho citato prima, e ribadisco, la situazione dell'aerostazione internazionale di Fiumicino dove si possono notare i passeggeri in attesa che bivaccano senza un minimo di assistenza e di conforto, specialmente d'estate con il caldo torrido. In questo settore si offrono veramente condizioni infinitamente inferiori rispetto a quelle degli aeroporti esteri.

Inoltre, dato il criterio usato nel costruire l'aerostazione di Fiumicino, non è possibile costruire certi impianti che permettono ai passeggeri di passare direttamente dall'edificio dell'aerostazione all'aeroplano mediante dei soffietti allungabili grazie ai quali i passeggeri possono entrare rapidamente con uno smistamento veloce e non esposti alle intemperie. Questo esiste in molti aeroporti esteri: da noi non c'è niente di tutto ciò e non mi risulta che sia previsto.

Per quanto riguarda la manutenzione in appalto a privati e per la manutenzione tecnica, vale quanto detto sopra.

Abbiamo anche esaminato il punto relativo alla mancanza di una politica di pianificazione e di coordinamento. Qui si può

citare il documento CNEL. Esso dice che in questo campo la politica è quella del caso per caso: in un campo come quello aeronautico in cui la pianificazione e il coordinamento sono la prima base di una sana gestione, la loro mancanza, in Italia, ha portato ad un continuo deterioramento dell'intera struttura e potrebbe anche compromettere l'avvenire dei trasporti e la sicurezza del traffico aereo.

Per quanto riguarda il traffico aereo e la assistenza alla navigazione, abbiamo parlato delle aerovie e delle aree vietate che circondano le aerovie, che sono quella specie di autostrade del cielo nelle quali vengono convogliati gli aeroplani per consentire una disciplina di traffico che altrimenti non si avrebbe. Queste aerovie sono circondate da aree riservate alle esigenze militari che non permettono a queste di espletare la loro funzione di smistamento veloce del traffico. Questo pregiudica la mole e lo sviluppo del traffico stesso che, non avendo a disposizione nuove vie d'ingresso negli aeroporti, si deve incanalare in strozzature. Questa è una delle cause della congestione del traffico aereo che porta anche ad un maggior pericolo di collisione tra gli aeromobili.

È stato fatto un conteggio di questi scampati pericoli durante i quali la tragedia poteva avvenire e non è avvenuta soprattutto perché la fortuna ci ha aiutati. Basti pensare che la velocità relativa di avvicinamento di due aerei che volano in direzione opposta è di circa 1.800 chilometri l'ora, per cui dal momento di avvistamento al momento in cui può avvenire la collisione passano circa 15 secondi.

PIRASTU. Superando quale limite di sicurezza denunciate una mancata collisione?

LUSENTI, Rappresentante del SIPAC, aderente alla CGIL-UIL. Il pericolo di mancata collisione viene denunciato in rapporto solo nei casi in cui ce ne accorgiamo. In ogni modo, la denuncia viene fatta nei casi più gravi. Questo è un atteggiamento non molto comprensibile, ma comunque risente di una valutazione umana. Sappiamo che denunciare una mancata collisione avvenuta per colpa di un controllore del traffico aereo che ha dimenticato di avvertire di una determinata situazione, porta ad una punizione, a termine di regolamento militare, di questo controllore. Ma la cosa si esaurisce lì.

Naturalmente all'estero ci sono esempi migliori. Io stesso ho parlato col direttore cen-

trale di controllo del traffico aereo di Marsiglia che mi ha detto che essi stessi incoraggiano il controllore del traffico a denunciare gli errori compiuti anche se nessuno se ne è accorto, allo scopo di ricercare le cause che li hanno determinati e per poterli eliminare. Questo, secondo il mio parere, è il sistema da seguire.

Perché avvengono le mancate collisioni? Esse avvengono perché le frequenze radio su cui si opera per parlare tra piloti in volo e controllori del traffico aereo sono insufficienti e inefficienti. Sono insufficienti come numero, perché ad un certo punto si arriva al limite di dover aspettare minuti e minuti in volo prima di poter comunicare. Un aereo, in velocità di crociera, compie 8-9 miglia al minuto; quindi in due o tre minuti si compiono delle distanze lunghissime senza poter comunicare la propria posizione e le esigenze del momento...

Cioè, per esempio, un pilota ha necessità di risalire per superare un temporale che gli si presenta davanti e proseguire, quindi, per la rotta prestabilita: si sono verificati dei casi in cui si è dovuta rallentare addirittura la velocità prima di arrivare in queste condizioni critiche, perché non si riusciva a stabilire un contatto, tanto la frequenza radio del controllo del traffico era congestionata dalle comunicazioni.

Il fatto si aggrava quando si tratta di lunghe distanze (tipo volo da Roma a Palermo). Le frequenze radio non hanno la portata sufficiente. È tuttavia un problema tecnico che non conosco nel dettaglio: so solo una cosa, che chiamo Roma per le mie esigenze e Roma controllo non mi sente o, se la sento io, ciò avviene in mezzo a fruscii di fondo. Credo che ciò debba essere addebitato alla vecchiaia di queste apparecchiature a disposizione. I *radar* sono insufficienti e inadeguati; è carente l'assistenza. Gli aeroporti del sud (Palermo, Catania, Alghero, Cagliari, in parte anche Napoli e gli aeroporti pugliesi) non sono addirittura serviti da *radar*, per cui uno strumento che al giorno d'oggi è praticamente indispensabile al controllo del traffico aereo, non è usato.

A Fiumicino abbiamo due *radar* (un Marconi e un Selenia) che presentano però gravi fenomeni di anomala propagazione delle onde *radar*. Questo problema non è stato mai affrontato, nemmeno con una indagine volta ad appurare le cause di queste inefficienze. Ad un certo momento, quindi - come abbiamo potuto notare io e altri colleghi - quando il *radar* serve non se ne può far conto.

Non sempre, poi, il personale è addestrato sufficientemente. Noi ne rileviamo il carente grado di addestramento facendo un confronto con quella che è la situazione internazionale. A Londra, in special modo, il personale addetto al servizio di controllo *radar* dimostra un addestramento veramente eccezionale. E si tratta di civili. L'Italia è uno dei pochi paesi al mondo in cui il controllo del traffico aereo sia totalmente affidato all'aeronautica militare. Naturalmente, questo vuol dire che le esigenze militari molto spesso non possono andare d'accordo con quelle civili. È questo un fatto che si rileva nel capitolo successivo del nostro lavoro (fascicolo in possesso di ciascun membro della Commissione), quando parliamo del conflitto tra gestione militare e gestione civile. Questo conflitto avviene sul piano delle esigenze e delle competenze, perché ovviamente un organismo militare ha dei compiti di istituto dai quali non può prescindere, quindi io penso che, logicamente, risolverà prima le proprie esigenze e poi quelle civili. Cioè: prima adempierà ai suoi compiti di istituto poi le risorse, i mezzi e le idee restanti saranno dedicati alla soluzione dei problemi civili.

Sul piano delle competenze vi è pure un grosso caos, con inevitabili conflitti e interferenze, salvo che si debba risolvere un problema scottante: allora non si riesce ad individuare l'organo competente. Comunque, la stessa struttura dell'organizzazione militare porta a predisporre programmi che troppo spesso portano a soluzioni che non consentono di soddisfare esigenze civili.

Nell'ambito dell'organismo militare stesso vi è l'ITAV (Ispettorato delle telecomunicazioni e dell'assistenza al volo), al quale spetta di decidere gli stanziamenti per eseguire lavori in determinati aeroporti o collocare delle apparecchiature.

Però non è l'ITAV stesso che ha la responsabilità di portare avanti i lavori, ma dovrà delegare all'organismo militare la esecuzione materiale dei lavori. Praticamente l'ITAV si può definire un corpo senza braccia in quanto ha la possibilità di dire quel che si deve fare, ma non ha la possibilità materiale di vedere come e se vengono eseguiti i lavori.

Per quanto riguarda l'efficienza degli enti statali di controllo e tutela, possiamo notare che nell'ITAV, per quel che concerne la formazione del personale da impegnare nei compiti di pianificazione, i controllori con esperienza di lavoro e una base professionale adeguata alle esigenze solo eccezional-

mente hanno accesso ai posti di comando. Viene a mancare il requisito della professionalità a tutti i livelli dirigenziali. I posti decisionali, di responsabilità, sono infatti utilizzati per le rotazioni di periodi di comando imposti dal regolamento militare agli ufficiali superiori del ruolo navigante. La preparazione di base di tale categoria non prevede la conoscenza approfondita dei problemi relativi all'assistenza al volo. Questa è una carenza enorme. Il tecnico che deve decidere di problemi tecnici non ha la possibilità praticamente di prendere nessuna decisione.

Per quello che riguarda i piloti, il Registro aeronautico italiano non ha previsto la partecipazione, nella sua commissione tecnica né, di piloti né di nessun altro tecnico che lavori nel settore e che ne conosca i problemi. Questo è stabilito per statuto, mentre in questa commissione tecnica sono rappresentati altri organismo che nulla hanno a che fare con problemi tecnici. Questo naturalmente è molto grave poiché il Registro aeronautico italiano sovrintende alla emanazione e abrogazione di regolamenti tecnici sulla manutenzione degli aerei e, di conseguenza, sulla loro efficienza e sicurezza, senza aver consultato le categorie tecniche di terra e di volo cui è demandato di garantire la sicurezza dei voli. Possiamo perciò purtroppo dire che l'attuale struttura del Registro aeronautico italiano consente, grazie alla mancata presenza dei piloti nella commissione tecnica, la strumentalizzazione politica di norme tecniche per fini padronali.

Citiamo in proposito l'esempio della decisione dell'Alitalia relativa alle ispezioni di transito degli aerei. Tali ispezioni venivano e vengono compiute da tecnici di terra, ma una superata norma del Registro aeronautico italiano legittima la prevaricazione delle norme e limita le ispezioni di terra in assenza del personale addetto. La compagnia, pur ritenendo superata tale norma, e non applicandola normalmente poiché conosce bene l'importanza dell'ispezione, può nell'attuale situazione giocare con tali norme applicando quelle che di caso in caso più le convengono. È questo il caso che si è verificato in occasione di uno sciopero di tecnici di terra all'aeroporto di Milano Linate. Ciò è potuto avvenire perché i tecnici non hanno nessuna voce in capitolo circa l'applicazione delle norme tecniche.

L'importanza dell'ispezione è documentata da tutta una serie di avarie riscontrate sugli aerei grazie all'ispezione di transito che vie-

ne fatta tra un volo e l'altro e che ha evitato grossi inconvenienti, molto pericolosi per noi e per i passeggeri.

Per quanto riguarda il codice della navigazione, debbo dire che quando l'ho letto per la prima volta sono rimasto molto stupito del fatto che esso risalisse al 1942 e che fosse firmato da due personaggi ormai scomparsi da lungo tempo dalla scena italiana: Mussolini e Grandi. Il codice della navigazione risale, quindi, al 1942 e da allora non è stato mai rivisto e aggiornato. Questo, credo, basta a far capire quanto esso sia carente. Su questo argomento è sufficiente quel che dice il documento del CNEL. Il codice della navigazione, fonte normativa della materia, risale al 1942 e risente del diverso livello di sviluppo dei vari mezzi di trasporto da regolamentare: si impone al legislatore il dovere di rivedere tutta la materia tenendo conto delle caratteristiche ed esigenze attuali dei vettori.

La seconda parte del codice, dice che il comandante non può ordinare l'abbandono dell'aeromobile se non dopo l'inutile esperimento dei mezzi suggeriti dall'arte nautica per salvarlo. In caso di cattura durante il servizio, il lavoratore ha diritto alla retribuzione nella misura e per la durata stabilita dalle norme corporative; in mancanza, per la durata di un anno. Questo è un esempio di alcune norme alle quali siamo sottoposti.

Circa l'importanza dell'aviazione civile, mi rimetto a quanto detto dal CNEL a questo proposito. Noi dobbiamo aggiungere soltanto che per quanto riguarda le variazioni avvenute dal 5 maggio 1970, data nella quale uscì questo studio del CNEL, la situazione si è andata deteriorando dal momento che vi sono compagnie *charter* che hanno annullato voli per l'Italia, cioè hanno portato a dirottare i clienti dei voli noleggiati verso altri paesi, data la critica situazione dell'aviazione civile in Italia.

Queste decisioni non sono dovute solo ai ritardi, che in certi periodi diventano enormi e che portano naturalmente e un gravissimo danno economico in un settore come quello dell'aviazione civile, dove lo sfruttamento del materiale, degli aerei, deve essere intenso, dato l'enorme investimento di capitale. Si è in realtà arrivati, in campo internazionale, persino ad avere poca fiducia verso l'Italia come paese aeronautico per la sua situazione caotica e a volte pericolosa. Si sono addirittura verificati episodi di cancellazione del sorvolo dell'Italia da parte di compagnie aeree che precedentemente, per andare nel

Medio ed Estremo Oriente, sorvolavano l'Italia. La causa, evidentemente, si deve ricercare nel disordine del traffico aereo.

Un dato che vale la pena citare, in questo contesto, è quello che si riferisce a una graduatoria degli aeroporti in campo europeo: Fiumicino nel 1969 era al quarto posto; nel 1970 è sceso al quinto. Quest'anno i dati non sono ancora in nostro possesso, ma c'è da temere che sia sceso ancora.

L'illustrazione del nostro documento è praticamente terminata. Vorrei soltanto aggiungere che abbiamo sentito il dovere morale come uomini e come professionisti di dare il nostro contributo al Parlamento per far luce su una situazione che, come ho detto all'inizio, è molto grave e può diventare drammatica.

Noi auspichiamo che il Parlamento vada a fondo nei problemi, perché la situazione richiede veramente un intervento autorevole. Noi siamo disponibili per dare il nostro apporto di professionisti a qualsiasi commissione che voglia indagare nel campo della aviazione civile. Comunque, speriamo di non essere isolati in questa offerta di contributo.

PRESIDENTE. Ringrazio il comandante Lusenti per la sua interessante esposizione dei problemi del settore aeronautico. Lo studio predisposto dal suo sindacato sarà pubblicato in allegato al resoconto stenografico di questa seduta.

Do ora la parola al rappresentante del Sindacato italiano dei piloti dell'aviazione civile aderente alla CISL.

RALLI, Rappresentante del SIPAC aderente alla CISL. Ringrazio innanzitutto il Presidente per averci dato la possibilità di parlare in una sede tanto qualificata. Ho sentito che ci saranno, alla fine delle nostre esposizioni, delle domande: questo mi facilita il compito. Devo dire che l'esposizione del comandante Lusenti mi trova completamente d'accordo. L'unica cosa che si può dire è che non è possibile, materialmente, fare una casistica completa di tutto quello che può succedere, di tutto quello che non va. Mi permetto, pertanto, di dare per scontato, come se l'avessi detto anch'io, quello che ha detto il comandante Lusenti.

Mi permetto, altresì di puntare il dito su un altro aspetto del problema. Visto che abbiamo l'opportunità di parlare della situazione del trasporto aereo in Italia, in generale, vorrei che questa Commissione, se lo ritiene opportuno, dividesse gli argomenti

in due grandi categorie: quella che si riferisce al breve termine e l'altra che riguarda il lungo termine.

Chiarisco: in una prospettiva di lungo termine non si può che parlare del problema politico, che comporta delle decisioni, delle scelte, una pianificazione, e la precisazione, l'individuazione e, eventualmente, la limitazione delle responsabilità. Il problema a breve termine, invece, più urgente da risolvere (ma che non è il solo) si può riassumere nella sicurezza. La sicurezza naturalmente ha diversi aspetti: propri, indiretti e aggiuntivi.

Farò una esposizione rapida. Per quanto riguarda i problemi a lungo termine, quelli politici, a nome del SIPAC-CISL mi permetto di dire che finora non è stato fatto tutto quello che si poteva fare; non si può dire che le scelte (e, quindi, la pianificazione), sotto tutti gli aspetti che possono interessare il problema del trasporto aereo, siano state fatte in maniera razionale e completa. Mi riferisco, in particolare, al piano per gli aeroporti, alla pianificazione per l'acquisto e la fabbricazione dei velivoli in Italia e quindi ai problemi inerenti al personale.

Quando parlo di responsabilità, invece, come problema politico, devo dire che, pur apprezzando il fatto di essere stati chiamati qui a rispondere su argomenti tanto importanti per la nostra vita personale e professionale, non possiamo ignorare che esiste un organo che ha il dovere di sapere tutto su questi argomenti. Quest'organo è la Direzione generale dell'aviazione civile e noi, come utenti e come protagonisti di questo settore, non siamo estremamente soddisfatti di come la Direzione generale dell'aviazione civile ha finora affrontato le responsabilità che le derivano dal fatto di essere il solo arbitro di tante scelte.

C'è, poi, il problema cosiddetto accessorio delle interferenze tra aviazione civile e aviazione militare, che si trascina ormai da diversi anni. Molti inconvenienti derivano, indubbiamente, da questa duplicità di servizi e da questo lasciare i servizi in mano ad enti che non possono rispondere al cento per cento, nel campo delle responsabilità precise e anche nel campo tecnico, di un servizio che viene loro affidato.

Ultimo punto da chiarire è quello del Registro aeronautico italiano. Debbo ritornare sull'episodio esposto dal comandante Lusenti, che è abbastanza grave, cioè quello di avere, per ragioni contingenti, autorizzato

l'eliminazione di certi controlli, che venivano fatti e che debbono essere fatti. Questo è soltanto un piccolissimo aspetto della questione. Potremmo parlare a lungo di come funziona o non funziona il Registro aeronautico italiano. Duole dirlo, ma tale Registro, che è l'unico organo tecnico in grado di prendere decisioni definitive in campo di operatività delle macchine e dei mezzi aerei, molte volte le responsabilità non le prende come dovrebbe. Torneremo su questo argomento nelle nostre conclusioni. Ho fatto una scorsa molto rapida ma che non vuole essere superficiale anche se limitata nel tempo.

Insistere sull'aspetto politico del problema è banale e inutile: l'industria dei trasporti aerei è una delle più importanti in Italia e di essa ha il dovere di preoccuparsi chi rappresenta il popolo italiano.

Passo ad un problema più immediato, esclusivamente tecnico, cioè quello della sicurezza. È stata fatta una domanda circa i mancati incidenti: è una domanda giustificata perché all'osservatore esterno può sembrare che lo spazio aereo sia tanto grande da essere quasi impossibile l'incontro di due aeromobili o il verificarsi di un evento pericoloso. Questo non è vero perché anche se lo spazio aereo è molto grande, gli aerei per forza di cose viaggiano in una parte di questo spazio che è, purtroppo, molto limitata. Quando si parla di segnalazione di mancato incidente, tutto ha inizio da una nota scaturita dalla valutazione del pilota, ma poi la nota viene fatta oggetto di un esame analitico basato su dati oggettivi, nel senso che nessuno definirà mancata collisione l'incrocio di due aeromobili a una distanza superiore a quella stabilita dalle norme internazionali.

Quindi, quando si parla di mancato incidente, bisogna tener presente che si parla di mancato incidente riconosciuto e non solo denunciato.

Si deve tener presente anche che ci sono troppi mancati incidenti non noti. Ciò può essere una introduzione per parlare degli aspetti propri della sicurezza. Si può parlare della mancata collisione; si può parlare delle condizioni incredibili di certi nostri aeroporti e del fatto che gli aeroporti non hanno dei sistemi di rullaggio che permettano le operazioni a terra con assoluta sicurezza. Cioè: sui nostri aeroporti il rullaggio degli aeroplani è regolato per via radio dalla torre di controllo e gli aeromobili debbono seguire delle linee tracciate in terra che non sono sempre visibili perché non man-

tenute in efficienza. Spesso gli aeromobili si trovano a dover affrontare incroci con mezzi che transitano senza collegamento radio. Una norma ICAO stabilisce che gli aeroporti, aperti al volo strumentale di II categoria, siano equipaggiati di idonei mezzi di segnalazione e di avvistamento per guidare gli aerei in rullaggio anche in condizioni di visibilità molto ridotta.

Non dobbiamo dimenticare che operiamo normalmente quando la visibilità è ridotta a duecento-trecento metri e che dovremo operare molto presto con una visibilità di cento metri, con la quale dalla torre di controllo si vede sì e no il terreno sottostante.

Nemmeno i sistemi di guida a terra a mezzo di radar e di sentiero luminoso in funzione da più di 20 anni a Londra, e dichiarati ormai sorpassati dall'associazione dei piloti inglesi, sono stati previsti nel progetto delle nuove vie di rullaggio dell'aeroporto di Fiumicino.

Si deve anche parlare della mancata pulizia dei piazzali.

Desidero dire che su questi aspetti la Commissione può svolgere una indagine approfondita prendendo in esame caso per caso.

Qui sarebbe molto difficile fare l'elenco di tutto quello che può o non può essere fatto. Direi che sta a noi dire che c'è una enormità di questioni, che hanno per oggetto la pura e semplice sicurezza del volo, che lasciano a desiderare. Come aspetto indiretto della sicurezza del volo potremo parlare delle radioassistenze e del servizio di assistenza alla navigazione. Oggi, per esempio, ci sono delle procedure per ottenere delle informazioni meteorologiche che sono lunghe e laboriose. Non siamo ancora allo *standard* di tutto il mondo. Abbiamo chiesto da anni un certo tipo di assistenza: abbiamo costituito apposite commissioni, abbiamo studiato, abbiamo stilato delle liste di priorità. Per adesso si è visto molto poco.

Come aspetto aggiuntivo potremo parlare delle strane procedure di avvicinamento che ci sono in certi aeroporti e, per finire, del controllo sui mezzi aerei e sulla qualificazione del personale. Oggi l'Italia è un Paese in cui, per esempio, il controllo sulla qualificazione del personale viene affidato all'utente e non allo Stato, come sarebbe prescritto. Anche se il codice della navigazione è vecchio, c'è ancora e vale, ci sono decreti presidenziali e tante altre cose: eppure, oggi come oggi, il controllo sul personale è svolto essenzialmente dall'operatore e arriviamo al punto, per quanto riguarda la sicurezza,

che molte, se non tutte, le operazioni tecniche di manutenzione svolte dalle Compagnie sui mezzi aerei e il loro controllo vengono fatti dallo stesso personale perché il RAI (Registro aeronautico italiano) delega a queste persone la qualifica di controllori. Ora, io non so quale banca potrebbe funzionare con il cassiere che controlla i suoi conti. Sta di fatto che l'aviazione civile funziona così. Ne potremo parlare a lungo perché vi è una infinità di argomenti.

Per riassumere: è necessaria una programmazione nella scelta delle località dove ubicare gli aeroporti; bisogna stabilire le funzioni che questi aeroporti devono avere e i rapporti fra aeroporti in riferimento al traffico nazionale e internazionale. Tutto ciò occorre fare alla luce di quelli che sono i risultati degli studi più moderni compiuti da altri paesi (come gli Stati Uniti che stanno dedicando oggi il massimo sforzo allo studio di un sistema che possa permettere di portare il passeggero dalla porta di casa fino ai pochi aeroporti internazionali, dai quali partirà per fare il giro del mondo). C'è, invece, in Italia un po' la tendenza a volere l'aeroporto intercontinentale davanti al portone di casa. Gli americani, inoltre, hanno deciso di spendere un sacco di soldi per studiare e, quindi, realizzare aeroplani a decollo corto, utilizzabili soprattutto nelle centinaia di piste secondarie. In Italia lo Stato maggiore dell'Aeronautica militare ha fatto compiere uno studio sulle piste che potrebbero essere utilizzate da aeroplani STOL: ebbene, queste piste sono centinaia.

Aeroplani a decollo corto sono stati finora utilizzati per esigenze militari come trasporto tattico.

In definitiva, potrebbe essere interessante e utile avere un solo aeroporto intercontinentale e tanti altri minori piuttosto che spendere un mare di miliardi costruendo aeroporti intercontinentali un po' dappertutto. Naturalmente, una volta trovato il posto dove fare gli aeroporti consiglieremmo di farli bene, secondo criteri moderni. Sarebbe il caso, inoltre, di rimettere a posto quelli esistenti.

Il traffico a terra (si intende, in questo caso, tutto: da casa del passeggero fino al momento in cui si va in aria) va rivisto, sia in termini di scelta di piano interregionale e nazionale, sia in termini spiccioli, quali per esempio la pulizia dei piazzali di rullaggio degli aeroporti. Per il traffico in volo ci permettiamo di suggerire che gli si dia un pochino più di importanza e un po'

di soldi. Citerei, qui, il caso dell'Inghilterra, dove sono stati stanziati 25 milioni di sterline solo per l'assistenza nelle comunicazioni del traffico aereo. È un discorso molto lungo, quello sugli aeroporti, che parte dai mezzi tecnici e finisce al personale che non c'è o meglio non può essere impiegato perché non è qualificato.

Ci permettiamo di raccomandare, nelle conclusioni, di compiere un'azione nei confronti del Registro aeronautico italiano, specificando che il legame tra la sicurezza del volo e la convenienza economica dell'industria del trasporto aereo è un legame fondamentale, vitale. Non ci può essere industria di trasporto aereo se non c'è sicurezza in volo.

Ci permettiamo, inoltre, di chiedere che alle commissioni che il Registro aeronautico ha istituito di recente per effetto della nuova legge in materia, partecipi un congruo numero di tecnici dei mezzi aerei (i piloti, cioè) e che sia messa a punto, una volta per tutte, la regolamentazione sul collaudo dei mezzi aerei e sulla qualificazione del personale che deve essere preposto al controllo delle varie operazioni tecniche e al controllo definitivo degli aerei.

Mi permetto di ricordare che in Italia l'albo dei piloti collaudatori è chiuso dal 1959 per iniziativa di un vice direttore generale della Direzione generale dell'aviazione civile. Lo Stato spende decine di milioni per mandare ogni anno alcuni piloti presso scuole qualificate per diventare collaudatori; ebbene, questi collaudatori non sono iscritti all'albo. Oggi come oggi può fare il collaudatore qualunque pilota civile, e purtroppo lo fa. Ci sono fior di compagnie aeree che fanno controllare gli aeroplani da personale non qualificato.

Scusate una piccola digressione, perché faccio parte anche dell'Associazione dei piloti-collaudo, e di pieno diritto. Lo Stato ha speso 70 milioni per mandarmi per due anni in Francia al fine di conseguire un brevetto che vale in tutto il mondo tranne che in Italia. Non credo che sia concepibile, in un Paese civile, che a mezzo di trasporto di passeggeri venga provato e controllato in maniera approssimativa.

Un altro argomento sul quale puntiamo il dito è quello dell'impiego del personale.

Loro sapranno che da alcuni anni si sta trascinando una grossa battaglia tra il personale delle compagnie aeree e le compagnie stesse: per problemi di impiego. Ci sono

voluti molti mesi per ottenere un parere del ministro competente sulla materia dell'impiego dei piloti. In fatto di impiego, le compagnie sono portate ad una utilizzazione intensiva del personale navigante. La questione dell'impiego del personale navigante – ci permettiamo di far presente – non è cosa da lasciare all'arbitrio del privato. Vorremmo che lo Stato intervenisse in maniera decisiva per stabilire con norme precise i limiti d'impiego che, oggi come oggi, sono abbastanza strani, dal momento che un pilota può lavorare quattordici ore e mezza al giorno. Una persona molto qualificata della Direzione generale dell'aviazione civile ci ha fatto presente che gli astronauti stanno in volo giorni e giorni. Se ciò non fosse stato detto a me direttamente, non ci avrei creduto. Io ho risposto che gli astronauti con un volo si sistemano per tutta la vita e che inoltre non portano passeggeri e che poi, al contrario di noi, possono dormire.

Quindi, circa l'impiego, chiediamo l'intervento dello Stato, come lo chiediamo là dove è necessario rifare delle leggi e fare i regolamenti dove non ci sono, sentendo gli interessati. È necessario altresì arrivare ad una qualificazione del personale in tutti i campi che interessano l'aviazione civile in genere.

Mi permetto, anche, di suggerire di rinnovare il codice della navigazione.

Concludendo, desidero porre in rilievo la necessità che questa Commissione punti i riflettori sul fattore politico. Come cittadini e come rappresentanti di organizzazioni sindacali riteniamo compito dello Stato risolvere questi problemi che sono politici e non solo tecnici.

Progetti come quelli che sono stati ventilati, progetti che tendono a formare enti strani, unendo organismi che oggi non funzionano, rischiano di diventare dei grossi pasticci che funzioneranno ancor di meno.

Suggeriamo, quindi, la formazione di una commissione permanente che serva ad aggiornare le norme relative alla sicurezza, al traffico, all'impiego e che sia un organismo tecnico che si affianchi ad una commissione qualificata come questa per fornire, in maniera tempestiva, caso per caso, se necessario, tutte le informazioni e prevedendo quello che sarà lo sviluppo del traffico aereo domani o dopodomani. Di questa commissione potranno far parte piloti e tecnici. Essa deve portare luce immediatamente su questi problemi.

PRESIDENTE. Ringrazio il comandante Ralli e do la parola al rappresentante dell'Associazione nazionale dei piloti dell'aviazione commerciale.

PELLEGRINO, Rappresentante dell'ANPAC. Abbiamo notato che dal 1952 fino al rapporto 1970 del CNEL, i piloti non sono mai stati chiamati a contribuire alla formulazione di un documento sullo stato dell'aviazione civile in Italia, malgrado le molte denunce avanzate dalla nostra associazione. Con l'iniziativa parlamentare di questa Commissione pensiamo che si sia fatto un primo passo. E, soprattutto, l'ANPAC ringrazia di essere stata invitata in questa sede per esprimere il suo punto di vista. L'ANPAC denuncerà la situazione e si limiterà a interessarsi di questioni di carattere tecnico, sia per nostra conoscenza specifica, sia per i risvolti che esse hanno sulla sicurezza del volo.

Oggetto dell'indagine in corso sono, in modo specifico, i problemi della gestione aeroportuale, ma tutti sanno che un aeroporto non può essere considerato a sé stante. Esso è inserito in una struttura che deve essere il più possibile armonica. In sostanza, si può costruire un aeroporto spendendo molti miliardi, con grosse piste e con la capacità di duemila aeroplani ma, se non si dà la possibilità all'area circostante di ricevere speditamente questi duemila aeroplani, questo aeroporto è inutile.

Pertanto lamenterei anzitutto la generale scarsa efficienza dell'intero sistema aeroportuale italiano, compreso il controllo del traffico aereo e la gestione degli aeroporti. Le cause per noi sono: insufficienza degli interventi, nessun coordinamento tra le iniziative, dispersione di mezzi e incapacità di gestire. Noi giudichiamo in questo momento il sistema aeroportuale italiano al di sotto della media europea. Questo è molto grave, perché alla media europea concorrono nazioni come la Spagna e la Grecia, le cui condizioni, in questo campo, non si possono definire brillanti.

L'ANPAC cerca di contribuire, dal 1952 (anno della sua costituzione) al miglioramento delle infrastrutture attraverso una sua commissione tecnica che ha frequenti, anche se deludenti, contatti con la Direzione generale dell'aviazione civile. Noi ci troviamo di fronte a una situazione che si va sempre più dramatizzando. Il traffico aereo, secondo recenti statistiche, dovrebbe aumentare vertiginosamente: nel 1980 sarà tre volte

quello attuale. Di fronte a queste prospettive esprimiamo le nostre preoccupazioni per quel poco che si fa in Italia.

Adesso mi permetto di leggere la relazione della nostra commissione tecnica a cui ho prima accennato che, valendosi di alcuni allegati, rappresenta una analisi esauriente anche se non completa della situazione.

« In merito alle difficoltà che affliggono l'Aviazione civile italiana, in particolare le infrastrutture aeroportuali e le assistenze al volo, elenchiamo in ordine cronologico e relativamente agli ultimi tre anni, i principali argomenti specificamente trattati dall'ANPAC nell'intento di avviare un processo di miglioramento al globale funzionamento del settore dei trasporti aerei.

Si fa subito notare che la stragrande maggioranza delle nostre richieste è rimasta inesausta od è stata aggirata, benché tutte siano strettamente connesse alla sicurezza del volo. Quest'argomento, per quanto possa essere facilmente inflazionato, non pare debba trascurarsi in sede legislativa, specie se documentato e persistente negli anni. Si sottolinea che le nostre richieste, sempre contenute nei limiti della più ragionevole attuabilità, derivano da esperienze professionali, dal frequentissimo confronto con analoghe organizzazioni di altri paesi, da aderenza a principi convenuti in sede internazionale (IFALPA - *International Federation Air Line Pilots Association*).

Il 15 gennaio 1969 fu inviato alla Direzione generale dell'aviazione civile un documento riassuntivo (documento 2) delle richieste dei piloti circa il controllo e l'organizzazione del traffico aereo, nonché assistenze al volo ed aeroportuali. Nell'ottobre 1969 lo stesso documento fu inviato all'onorevole Cengarle, sottosegretario ai Trasporti. Detta richiesta seguiva i numerosi contatti e colloqui avuti sull'argomento da esponenti della nostra commissione tecnica con responsabili della Direzione generale dell'aviazione civile secondo un metodo che nel passato si era rivelato produttivo (riunioni periodiche a vari livelli e contatti diretti).

Ciò malgrado, poco è stato realizzato finora. Infatti, il documento 3 riporta chiaramente quali installazioni, già programmate fin dal 1966, non erano ancora realizzate al marzo 1970.

Col documento 4 (25 marzo 1969) si denunciavano le difficoltà di comunicazioni radio dovute alla conformazione del terreno nelle immediate vicinanze dell'aeroporto di

Palermo (Punta Raisi). Questo pone i piloti in una situazione incomoda, ambigua, e talora contraria alla sicurezza in quanto induce al non rispetto delle regole dell'aria.

Col documento 5 (8 luglio 1969) si proponeva una migliore utilizzazione della pista 34 di Fiumicino.

Con i documenti 6 e 6-bis (25 giugno e 10 ottobre 1969) si chiedeva, in aderenza alla politica IFALPA, di porre allo studio l'unificazione delle altitudini di transizione a scopo standardizzazione (nazionale o addirittura europea).

Con i documenti 7 e 7-bis (26 novembre 1969 e 8 gennaio 1970) si sollecitava l'approvvigionamento di apparati T-VASI, in quanto preferiti agli *standard* VASI soprattutto perché più confacenti alle esigenze dei moderni aereomobili.

Col documento 8 (26 novembre 1969) si chiedeva l'istituzione di servizi di disseminazione automatica di informazioni meteo ed aeroportuali del tipo ATIS, almeno per Roma e Milano.

Col documento 9 (6 novembre 1970) si richiedeva l'attuazione sperimentale, su di una pista, di una segnaletica per conoscere la distanza che intercorre prima della fine pista, sia in decollo che in atterraggio.

Il documento 10 è una relazione di riunione avvenuta il 22 dicembre 1970 e durante la quale vennero esaminati vari problemi aeroportuali avanzati dall'ANPAC.

I buoni propositi contenuti nel documento verbale sono tutti al futuro o al condizionale. Attualmente, ad un anno di distanza, non risulta si sia addivenuti a sostanziale miglie.

Il documento 11 (12 gennaio 1971) è la risposta della direzione aeroporto di Fiumicino ad una richiesta ANPAC circa una più logica e più comoda dislocazione del varco doganale equipaggi.

Col documento 12 (25 gennaio 1971) si chiedeva all'Ispettorato del traffico e dell'assistenza al volo della Difesa, di conoscere le disponibilità di stanziamenti per impianti e miglie (la richiesta è rimasta ignorata).

Col documento 13 (8 giugno 1971) si minacciava la denuncia dei direttori d'aeroporto per omissione di atti d'ufficio, come conseguenza di irregolari e pericolose situazioni verificatesi durante scioperi del personale addetto ai servizi aeroportuali.

Nel documento 14 (settembre 1971) si elencano richieste e proposte per risolvere o mi-

gliorare l'operabilità dell'aeroporto di Milano Linate.

Nel suo documento 15, numero 3 (del marzo 1971) il « Notiziario » ANPAC pubblicava una organica richiesta sull'ATC in Italia. Detto « Notiziario » era spedito anche ai componenti le commissioni Trasporti della Camera e del Senato.

Circa l'operabilità dell'aeroporto di Reggio Calabria l'ANPAC è da tempo impegnata a metterne in evidenza le manchevolezze tecniche, mirando all'ottenimento di tutti quei provvedimenti atti ad offrire le massime garanzie.

L'ANPAC è, sull'argomento, in possesso di un nutrito *dossier*.

Giova ricordare l'azione ANPAC-IFALPA del lontano 1964-1965, la cui drastica presa di posizione circa le operazioni sull'aeroporto di Napoli valse alla sollecita realizzazione di adeguate assistenze al volo. La stessa IFALPA pubblica, in un suo apposito manuale, le *deficiencies* incontrate nel mondo. L'Italia è presente sette volte, su tale libro, con Alghero, Campagnano, Catania, Civitavecchia, Genova, Palermo, Romagnano; in tutta l'Europa le località segnalate sono 24: quindi, circa il 28 per cento delle difficoltà incontrate da tutti i piloti in tutta Europa sono in Italia.

L'ANPAC può produrre decine di rapporti dei suoi associati su manchevolezze ed inefficienze riscontrate in volo e negli aeroporti. L'ANPAC, ed ancor più l'Alitalia, può produrre in via riservata, previa accettazione degli interessati, rapporti su mancate collisioni in volo. La recente immane tragedia occorsa alla fine dello scorso luglio in Giappone dovrebbe far meditare.

Il discorso, fin qui esclusivamente tecnico, ha naturalmente e, si ritiene, fondamentalmente, origini legislative. Un Codice della navigazione aerea arretrato, un Regolamento altrettanto manchevole ed ancora basato su sistemi di navigazione in uso 40 anni or sono, il mancato inserimento di leggi contro gli atti di pirateria aerea, i conflitti di competenza che esistono tra le varie autorità che operano sugli aeroporti, sono altrettante cause di incertezza e disordine che non possono che influire negativamente sull'ordine e sulla regolarità delle operazioni. Su tutti i punti su accennati l'ANPAC ha rivolto proposte ed offerto collaborazione ai Ministeri interessati. Fattivamente, purtroppo, a nulla finora si è approdati.

Giova sottolineare, in conclusione, che sia la « Commissione Caron » del 1952, sia il

CNEL nel 1970, hanno accuratamente evitato l'impatto con la massa dei piloti, utenti dello spazio aereo, componenti essenziali di uno schema di aviazione civile, posti là dove vengono a sintetizzarsi tutte le complesse operazioni compiute da Stati, aziende ed enti.

I piloti non erano presenti nel 1952 alla Commissione Caron, né sono rappresentati nel Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, il quale ha già emesso il suo parere, peraltro assai preciso e circostanziato, senza appunto annoverare nel suo seno alcun rappresentante della categoria.

Nell'apprendere e nel commentare il progetto di legge istitutivo di una Azienda autonoma aviazione civile, non si può sottovalutare la scomparsa del rappresentante ANPAC, utente degli spazi aerei, dall'eliminando Consiglio superiore dell'aviazione civile. Un vuoto verrebbe nuovamente a crearsi tra potere legislativo ed esperti dei problemi attuali ed operativi esistenti nel campo del trasporto aereo ».

La situazione quindi è: aeroporti in condizioni inadeguate, frequenze radio insufficienti, traffico intenso che diventerà sempre più intenso. In Italia manteniamo un conflitto di competenza fra l'aeronautica militare e l'aviazione civile. Circa le conclusioni generali siamo d'accordo con il rapporto CNEL, ma siamo anche d'accordo, per i problemi tecnici, e con quanto esposto prima di noi dai colleghi Lusenti e Ralli.

Sottolineiamo, ancora una volta, la necessità di intervenire appena possibile per la sicurezza del volo, per modificare la situazione del personale insufficiente o non adeguatamente addestrato e per alleviare al massimo il disagio dei passeggeri e degli equipaggi. Bisogna cercare di fare tutto il possibile per non far uscire il nostro Paese da quel circuito di traffici e di aeronautica avanzata in cui ancora siamo inseriti.

L'ANPAC, gentili signori, è a vostra disposizione per ogni eventualità.

PRESIDENTE. Ringrazio vivamente i rappresentanti del SIPAC-CGIL-UIL, del SIPAC-CISL e dell'ANPAC per i loro interventi.

I colleghi che desiderano fare delle domande o chiedere chiarimenti ne hanno facoltà.

BIANCHI GERARDO. Lei, comandante Lusenti, ha parlato di collegamenti interni. Che cosa voleva dire specificatamente?

LUSENTI, Rappresentante del SIPAC aderente alla CGIL-UIL. Mi riferivo ai collegamenti all'interno degli aeroporti.

BIANCHI GERARDO. Voglio fare un esempio: io che sto in Italia, arrivo da Napoli e scendo a Fiumicino allo scalo nazionale. Però debbo andare alle linee internazionali perché devo prendere il volo per New York. Devo camminare a piedi o ci sono i mezzi necessari?

LUSENTI, Rappresentante del SIPAC aderente alla CGIL-UIL. In questi casi, i passeggeri vanno a piedi perché il servizio è inadeguato. Si vedono passeggeri che vagano come pellegrini in cerca della strada giusta poiché la segnaletica che li dovrebbe condurre dall'aerostazione nazionale a quella internazionale non esiste. Molto spesso ci sono passeggeri che vengono al centro operazioni Alitalia a chiedere la strada per raggiungere gli aerei.

BIANCHI GERARDO. Lei ha parlato di controlli fatti che hanno potuto eliminare certe avarie. A Fiumicino non c'è una attrezzatura per fare tutti i controlli necessari all'aereo che arriva e che poi deve ripartire?

LUSENTI, Rappresentante del SIPAC aderente alla CGIL-UIL. Queste attrezzature esistono e questi controlli vengono fatti.

Facevo riferimento ad un caso avvenuto all'aeroporto di Milano-Linate, dove per uno sciopero dei tecnici che eseguono queste ispezioni fra un volo e l'altro e che l'Alitalia ha fatto sempre eseguire in quanto conscia dell'importanza di questi controlli tecnici che assicurano la sicurezza agli aerei, è stata rispolverata una vecchia norma del Registro aeronautico. È stato detto che non è più obbligatorio eseguirli per ogni volo perché l'ispezione che gli equipaggi fanno normalmente sostituisce a tutti gli effetti questi controlli in transito che sono di competenza dei tecnici di terra. Ciò non è vero perché noi abbiamo dei controlli da eseguire all'aereo che non comprendono certe voci importantissime che sono invece comprese nelle liste dei controlli che devono essere eseguiti dai tecnici di terra.

BIANCHI GERARDO. Chi è responsabile della manutenzione delle piste?

LUSENTI, Rappresentante del SIPAC aderente alla CGIL-UIL. Non è ben chiaro,

dal momento che il conflitto di competenza è tale che è difficile orizzontarsi.

BIANCHI GERARDO. Lei ha detto che l'addestramento del personale è scarso. In che senso?

LUSENTI, *Rappresentante del SIPAC aderente alla CGIL-UIL*. Per quanto riguarda i controllori del traffico aereo.

BIANCHI GERARDO. E da che dipende?

LUSENTI, *Rappresentante del SIPAC aderente alla CGIL-UIL*. Dalla mancanza di una adeguata struttura addestrativa.

BIANCHI GERARDO. Le scuole dipendono dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile?

LUSENTI, *Rappresentante del SIPAC aderente alla CGIL-UIL*. Dall'Aeronautica militare. Mi risulta che a queste scuole, a volte, vengono mandati, come insegnanti, controllori puniti per gli errori commessi.

BIANCHI GERARDO. Il comandante Ralli ha parlato di un brevetto che costa tanti soldi. È forse civile?

RALLI, *Rappresentante del SIPAC aderente alla CISL*. Ero pilota militare. Il Reparto sperimentale di volo dell'Aeronautica militare ha la buona abitudine di mandare ogni anno un certo numero di piloti in Francia, in Inghilterra e in America presso scuole qualificate per farli diventare piloti collaudatori. Senza dubbio questo costa allo Stato. Quando l'ho fatto io, costava 35 milioni. Adesso costerà anche di più.

BIANCHI GERARDO. L'Aviazione civile in Italia non riconosce questo brevetto?

RALLI, *Rappresentante del SIPAC aderente alla CISL*. No. L'Aviazione civile nel 1959 ha chiuso l'albo dei collaudatori, previsto dal Codice della navigazione, perché prima, per la genericità delle norme del Codice stesso, potevano iscriversi tutti.

Infatti le condizioni previste dal Codice della navigazione sono talmente vaghe che praticamente qualunque pilota civile si può fare iscrivere, dietro domanda, all'albo dei piloti collaudatori.

BIANCHI GERARDO. Niente esame, dimostrazione di capacità? Insomma, è un albo

allegro... Lei ha parlato di duplicità di servizi. In che cosa consiste questa duplicità?

RALLI, *Rappresentante del SIPAC aderente alla CISL*. Praticamente intendevo questo: parlavo della duplicità che c'è nella direzione del traffico aereo in quanto le responsabilità sono lasciate all'Aeronautica militare. Ora c'è questo conflitto: ci sono dei militari, che possono conoscere o meno delle esigenze, che devono prendere delle decisioni e non hanno alcuna possibilità di prenderne.

BIANCHI GERARDO. Manca, quindi, il coordinamento. E il Registro aeronautico?

RALLI, *Rappresentante del SIPAC aderente alla CISL*. C'è una legge dell'aprile scorso, con la quale tutto il Registro aeronautico è stato riordinato. Nel Consiglio di amministrazione del Registro aeronautico c'è un rappresentante dei dipendenti, ma dei dipendenti dello stesso Registro, non un rappresentante dei piloti. Ad ogni modo, il ministro Viglianesi si è impegnato a fare qualcosa nel senso richiesto dai piloti.

BIANCHI GERARDO. Avete parlato tutti del Codice di navigazione aerea: questo codice, che è italiano (a parte che sia vecchio o no) è riconosciuto internazionalmente? So che ci sono dei codici di trasporto che hanno dei riconoscimenti internazionali.

FANTOZZI, *Rappresentante dell'ANPAC*. Esistono delle norme precise. Si tratta di norme emesse dall'ICAO, agenzia dell'ONU per l'aviazione civile. Queste norme sono riconosciute da quasi tutti i più importanti Stati, meno il nostro. Alcune di queste norme contrastano con il nostro Codice della navigazione non essendo quest'ultimo integrato con quelle. Restando in materia di legislazione interna ed internazionale, aggiungo che vi è poi il problema tremendo della pirateria aerea, che ci ha appena sfiorato. E, tuttavia, una cosa che interessa tutti i piloti del mondo. Ci sono in proposito delle convenzioni, l'ultima delle quali è quella dell'Aja, ancora non ratificate dal Parlamento. È in corso, inoltre, uno studio da parte della Federazione internazionale dei piloti, per stabilire uno *status* internazionale del comandante di aereo, cioè per stabilire uniformemente in tutti i Paesi diritti e doveri del comandante di aereomobile.

Il nostro Codice, all'avanguardia su certe norme, è arretrato su altre, specialmente su quelle tecniche, anche le più banali, come la presenza di ostacoli sulla pista, pulizia delle piste, eccetera; in particolare sono piuttosto genericamente trattati i problemi del personale di volo, lasciando ad esempio fuori tutte le procedure specifiche sul come deve essere conseguito un brevetto. Ma non c'è nessuna uniformità tra tutte le nazioni, finché tutte non si saranno adeguate a quanto previsto dall'ICAO.

BIANCHI GERARDO. A me interessa questo: il Codice della navigazione italiano ha delle norme in contrasto con quelle internazionali o delle norme vecchie che vanno modificate?

FANTOZZI, *Rappresentante dell'ANPAC*. Ci sono norme vecchie da modificare, soprattutto. Ad esempio a Buenos Ayres, dove siamo stati alla conferenza IFALPA, che raccoglie tutti i piloti del mondo, a un certo punto è stato chiesto quante ore dovesse fare, mediamente, il secondo pilota per diventare comandante. Su questo punto, in rappresentanza dei piloti italiani, ha riferito il collega Ralli.

RALLI, *Rappresentante del SIPAC aderente alla CISL*. Stando alle regole, da noi uno diventa comandante il giorno che prende il brevetto di pilota civile di III grado. In teoria una persona con 150 ore di volo può diventare pilota comandante di aerolinea.

BIANCHI GERARDO. Questa è una cosa che va rivista d'accordo con i tecnici (che siete voi piloti), ma anche d'accordo con gli organi internazionali.

RALLI, *Rappresentante del SIPAC aderente alla CISL*. Alla conferenza IFALPA abbiamo fatto una brutta figura, perché da noi è lasciata semplicemente all'utente, alla compagnia aerea, la decisione di affidare o meno un aeroplano a una certa persona.

BIANCHI GERARDO. Il comandante Pellegrino ha fatto un accenno anche a una graduatoria europea degli aeroporti: quelli italiani sarebbero al di sotto alla media europea.

ZUCCHINI. Per quanto riguarda l'efficienza, o meglio l'inefficienza, delle strutture aeroportuali, mi sembra che se ne sia parlato

abbastanza. Altri elementi erano stati raccolti nei precedenti lavori dal Comitato di indagine.

Nell'intervento del comandante Ralli - e precisamente quando ha parlato di programmazione - mi è sembrato di cogliere una estensione del discorso anche alla produzione dei mezzi. Stante i successi ottenuti a livello internazionale dalle società estere produttrici di modernissimi aerei concepiti secondo le più moderne tecniche del volo aereo, non pensa il comandante Ralli che siamo tanto in ritardo da andare verso il fallimento qualora ci impegnassimo a fondo in questo settore? Non potremmo arrivare in ritardo in quanto battuti dai progressi tecnologici e produttivi delle società già esistenti?

Il comandante Pellegrino ha accennato ad alcune riserve in ordine alla eventuale Azienda autonoma dell'aviazione civile. Vorrei chiarire meglio quali sono queste riserve.

Noi pensiamo che ad una uniformità di gestione per le strutture aeroportuali si deve giungere. Vogliamo però giungervi senza mortificare nessun settore e tanto meno le forze più qualificate che hanno apportato un originale e valido contributo allo sviluppo di questa attività estremamente importante per il nostro Paese.

RALLI, *Rappresentante del SIPAC aderente alla CISL*. La ringrazio di darmi tanta autorità in materia. Oggi come oggi un aeroplano del tipo richiesto può essere fatto anche in Italia. Però bisogna volerlo fare perché ci vogliono molti soldi e ci vuole la decisione di farlo. Adesso è il momento giusto: tra un anno potrebbe essere troppo tardi.

I francesi hanno fatto un aeroplano che ha il solo difetto di costare troppo e di essere troppo raffinato come tecnica.

Nazioni come il Canada hanno fatto aeroplani a decollo estremamente corto, adottati dalle forze aeree degli Stati Uniti. Una industria del potenziale dell'Aeritalia, anche per l'accordo fatto con la Boeing, dovrebbe poter arrivare a mettere a punto qualcosa di serio.

Lo possiamo fare perché sono aeroplani che sfruttano cose che conosciamo, che richiedono una sperimentazione in un campo accessibile ai nostri mezzi tecnologici e non richiedono una tecnologia di fabbricazione talmente spinta da costituire un grosso problema. Sappiamo costruire secondo tecniche che, senza essere quelle dello spazio, sono sufficientemente avanzate; per esempio nel

campo dei pannelli sottili e leggeri siamo all'avanguardia nel mondo.

PELLEGRINO, *Rappresentante dell'AN-PAC*. C'è da notare che le tendenze più avanzate parlano di pochi aeroporti intercontinentali e internazionali, collegati ad una fitta rete di aeroporti ausiliari. La particolare geografia del nostro paese consentirebbe di adeguarci sollecitamente a questo indirizzo. Gli STOL a getto, aerei a decollo corto, saranno posti in servizio su scala mondiale dopo il 1975. Dovremmo cominciare e programmare in tal senso e fin d'ora. Sull'Azienda autonoma dell'aviazione civile conosciamo solo due schemi di progetti di legge, di cui uno preparato dal Ministero dei trasporti. Per adesso lamentiamo, per entrambi gli schemi, la stesura che appare evidentemente elaborata senza la collaborazione di piloti e di tecnici e quindi di voci qualificate a conoscenza di problemi reali.

PIRASTU. Prima domanda: per quanto riguarda le conseguenze anche in merito alla sicurezza del volo, vi è una coincidenza negativa nel superlavoro o nell'oltrepassare i limiti oltre i quali può diventare pericoloso? Seconda domanda: la vostra agitazione, mi pare di un anno e mezzo fa circa, ha lasciato la situazione immutata, come mi parrebbe di capire dal fatto che si perpetua questa protesta, o ha modificato la vostra condizione, alleggerendo in qualche misura i pericoli che ne potrebbero derivare?

Altro tema: alla vostra denuncia di casi di mancate collisioni in volo vi è stata una risposta che minimizzava i pericoli da parte di chi è responsabile di questi controlli, oppure non vi è stata constatazione della gravità della situazione?

PELLEGRINO, *Rappresentante dell'AN-PAC*. Rispondo alla domanda di carattere sindacale. L'agitazione di un anno e mezzo fa nasceva, per i piloti dell'ANPAC, da motivi di superlavoro e di normativa eccessiva per i limiti di impiego. Tuttora la situazione non è cambiata.

RALLI, *Rappresentante del SIPAC aderente alla CISL*. Per quanto riguarda il personale addetto ai controlli (come si è detto si tratta di militari) noi non abbiamo molti elementi per rispondere alla domanda relativa alle mancate collisioni.

PIRASTU. Io vorrei appurare il particolare delle mancate collisioni, perché il fatto

è abbastanza grave e mi sembra alquanto misterioso il motivo per il quale la situazione non è stata affrontata con mezzi radicali. Non posso che pensare a due sole alternative: o hanno ritenuto esagerato il pericolo denunciato oppure hanno constatato, preso atto del pericolo e lo lasciano perpetuare. Chiedo ancora se le vostre denunce hanno avuto risposta.

COMANI, *Rappresentante del SIPAC aderente alla CGIL-UIL*. Per quanto riguarda le autorità ufficiali, non vi è stata alcuna risposta. Cioè, non si pensa che si possa sottovalutare la situazione, veramente pericolosa in cui si deve volare, ma piuttosto crediamo che si tratti di inerzia delle autorità che sono preposte a prendere provvedimenti. In appoggio a queste affermazioni si può ricordare un recente esposto dei controllori di volo, di cui vale la pena sottolineare la drammaticità.

LUSENTI, *Rappresentante del SIPAC aderente alla CGIL-UIL*. Vorrei aggiungere che i pericoli di mancate collisioni sono valutati dall'ITAV attraverso inchieste che arrivano a conclusioni insindacabili. I criteri dei giudizi non si conoscono. Si può, comunque, constatare un tentativo di minimizzare questi pericoli.

GASTONE. Voi tutti, mi pare in modo unanime, ci avete prospettato un quadro dello stato deplorabile di tutti i servizi attinenti all'aviazione civile in Italia e ancora unanimemente avete sottolineato le deficienze (documentate anche dal comandante Pellegrino) di tali servizi; avete parlato delle interferenze dell'Aeronautica militare in quella civile e dell'insufficienza dello stesso personale addetto al controllo del traffico aereo, assistenza al volo e dei servizi meteorologici come effetto secondario. Allora, stando così le cose, secondo voi il Parlamento a quali esperti deve rivolgersi (se non può fidarsi molto dei dirigenti della Direzione generale dell'aviazione civile e dei militari) per avere lumi al fine di affrontare i problemi che voi avete posto?

Seconda domanda: il comandante Ralli si è soffermato su problemi a lungo e breve termine. Tra quelli che, secondo me, richiedono un intervento a breve termine, vi è l'assistenza al volo attualmente affidata all'Aeronautica militare. Il comandante Lusenti ha detto che siamo uno dei pochi Stati in cui ci si trova in questa situazione. Posso

aggiungere che vi è anche il Portogallo. Ma, premesso questo, vengo alla domanda: mentre forse possiamo essere d'accordo sulla necessità di un trasferimento di questi servizi da organi militari a organi civili, credo vi siano dubbi sulla possibilità di realizzare un tale trasferimento a breve termine. Qual'è il vostro parere?

PELLEGRINO, *Rappresentante dell'AN-PAC*. Noi reclamiamo una ristrutturazione che possa ovviare sollecitamente alle inefficienze esistenti e si dovrebbe cominciare partendo dalla parte legislativa. Abbiamo, ad esempio, un *radar* in una zona terminale di Roma, che non funzionò per mesi per l'impossibilità di un esproprio di 100 metri quadrati; lo stesso è successo a Reggio Calabria. Si rischia la paralisi e la conseguente insicurezza nella navigazione aerea.

LUSENTI, *Rappresentante del SIPAC aderente alla CGIL-UIL*. I tecnici da consultare potrebbero essere i piloti, ed anche i controllori del traffico aereo che dovrebbero avere, per quanto riguarda le decisioni tecniche, un posto direttivo, ossia portare la loro conoscenza tecnica a livello delle decisioni. I tecnici di terra sono spesso ingegneri, ma anche esperti di più basso livello del ramo, come i capi manutenzione dell'Alitalia, persone che pur non essendo ingegneri hanno una vastissima conoscenza della manutenzione degli aerei. Altri esperti da consultare potrebbero essere i medici aeronautici che possono studiare problemi molto gravi di medicina aeronautica. Per quanto riguarda il personale di volo, prima abbiamo parlato dei limiti di lavoro dei piloti e dei controllori. Sia per i piloti che per i controllori esistono dei limiti obiettivi precisi. Per i primi si tratta di ora di impiego di volo, per i secondi si tratta di diminuire lo *stress* derivante da un numero enorme di aeroplani da controllare, di impianti inefficienti e dalle ore di lavoro da svolgere.

C'è poi l'organizzazione di informatica alla quale demandare lo studio dei sistemi operativi. È una società alla quale si dà l'incarico di studiare la strutturazione del campo.

Per il passaggio del controllo del traffico aereo da militare a civile, ci dovrebbe essere un certo periodo di transizione. Durante questo periodo il personale continua ad essere quello militare. Naturalmente anche queste possibilità di passaggio del controllore militare a quello civile rientra nell'am-

bito di una riorganizzazione dell'aviazione civile italiana che non deve essere burocratica, anche se è necessario che ci siano dei burocrati insieme ai tecnici, ma non in maggioranza. Naturalmente la nuova organizzazione dovrebbe inserirsi nell'ambito regionale per sburocratizzarsi e decentralizzarsi e avere una capacità di reazione adeguata alle esigenze che si presentano immediate. Le regioni potrebbero, naturalmente, dire la loro opinione più rapidamente di quanto potrebbe fare un ente statale.

Questo specialmente per quanto riguarda quella disposizione di reti a maglia degli aeroporti militari che le regioni, o consorzi di regioni, potrebbero attuare.

GASTONE. Una brevissima domanda. Il fatto che il servizio di controllo del traffico in generale sia affidato ai militari comporta la tendenza di questi ultimi a dare la precedenza ai servizi militari rispetto ai civili. Mi è stato detto, da fonte autorevole, che in Italia, come anche negli Stati Uniti (fatte, ovviamente, le debite proporzioni) e negli altri Stati del mondo, le esigenze dell'Aeronautica militare per quanto riguarda i trasporti sono analoghe a quelle civili. L'incidenza, sul numero degli aerei in volo giornalmente, delle esigenze militari non supera il dieci per cento del totale. È vera questa mia informazione o voi convalidate le vostre affermazioni, particolarmente il comandante Lusenti?

LUSENTI, *Rappresentante del SIPAC aderente alla CGIL-UIL*. Su questo punto non ho un dato preciso.

PELLEGRINO, *Rappresentante dell'AN-PAC*. Non è vero che i controllori diano la precedenza al traffico militare rispetto a quello civile. I problemi sono più complessi.

RALLI, *Rappresentante del SIPAC aderente alla CISL*. Vi è una cosa da tenere presente: in Italia esistono delle zone riservate al traffico militare. Ciò comporta grosse limitazioni, ritardi e difficoltà per i controllori. Una cosa volevo far presente: quando si parla di sostituire il personale militare con quello civile, è da tener presente che oggi il personale controllore non ha uno *status* giuridico.

PELLEGRINO, *Rappresentante dell'AN-PAC*. Per chiarire le difficoltà del traffico misto civile e militare non bisogna tanto fare riferimento alla quantità degli aerei in volo,

quanto alle zone vietate al traffico civile. Noi nell'espletamento del servizio civile siamo incanalati su strade obbligatorie e spesso insufficienti.

FOSCARINI. Prima domanda. Tra i paesi europei e mediterranei i servizi italiani di radioassistenza in quale posizione si trovano? Ho sentito che si è fatto riferimento all'Inghilterra. Vorrei conoscere, però, la situazione degli altri paesi.

Seconda domanda. L'organismo che attualmente ha la responsabilità del controllo del traffico aereo su tutto il territorio nazionale è l'ITAV, Ispettorato delle telecomunicazioni e dell'assistenza al volo, che dipende dallo Stato Maggiore dell'Aeronautica militare. Ritengono i signori invitati, come è mia opinione, necessario e urgente l'audizione dei dirigenti responsabili dell'ITAV affinché il Parlamento (attraverso questo Comitato) possa avere elementi che confortino la vostra denuncia e indichino soluzioni idonee?

RALLI, *Rappresentante del SIPAC aderente alla CISL*. La risposta a questa seconda domanda è senz'altro sì.

LUSENTI, *Rappresentante del SIPAC aderente alla CGIL-UIL*. Noi sotto il punto di vista degli aeroporti siamo lo zimbello dei colleghi stranieri e alcuni commenti espressi da comandanti di aerei esteri su Fiumicino o Linate sono irripetibili. Se l'aeroporto di Fiumicino - fatte le debite proporzioni - dovesse subire il traffico del « Kennedy » un aereo che partisse oggi da New York arriverebbe a Fiumicino tra un mese.

Si può dire, addirittura, che ormai in tragitti come Roma-Milano e Torino-Genova l'utilità dell'aereo non esiste più, perché se si hanno 45 minuti di ritardo alla partenza e 45 all'arrivo, più il volo, conviene andare in treno.

FOSCARINI. Prendiamo atto delle risposte.

GUGLIELMINO. La prima domanda che pongo è questa: ci sono piloti di aerei civili dell'Alitalia e di altre società che rimangono militari? E se rimangono militari per quanto tempo restano tali? Che rapporto c'è tra pilota militare e civile nelle compagnie italiane? Loro ritengono utile nell'attuale situazione l'intervento dello Stato affinché ci sia una scuola di formazione dei piloti civili?

La seconda domanda si riferisce alla questione dell'aeroporto di Catania. È stato detto che la pista di tale aeroporto quando è bagnata diventa pericolosa e si sottolineava la necessità di ridurre il carico delle merci e dei passeggeri. Se prima del decollo la pista dell'aeroporto di Catania è bagnata, chi decide di ridurre il carico?

LUSENTI, *Rappresentante del SIPAC aderente alla CGIL-UIL*. Se partiamo da Milano e a Catania sta piovendo, dobbiamo decidere se diminuire il carico o no. Il codice riconosce al comandante la competenza a decidere se ridurre il carico, per cui si decide di sbarcare prima merci e bagagli e, per ultimi, i passeggeri. Il problema è abbastanza serio se quando si parte da Milano, a Catania ci sono buone condizioni e, invece, si arriva a Catania che la pista è bagnata. Allora ci sono dai limiti al di sopra dei quali non possiamo andare. Se a Catania la pista è bagnata non possiamo atterrare se il peso di atterraggio massimo consentito è superiore a quello nostro attuale. Il peso massimo di atterraggio, previsto per certi campi è 45 tonnellate, per cui se superiamo le 46 tonnellate, non possiamo atterrare. Allora che cosa facciamo? Consumiamo carburante oppure si atterra in un altro aeroporto.

In caso di decollo, se siamo a Catania e sta piovendo e dobbiamo partire con l'aeroplano pieno di passeggeri, merci e bagagli, e siamo al di sopra del peso massimo di sicurezza, dobbiamo sbarcare qualcosa perché la pista è troppo corta.

Se la pista fosse più lunga, in caso di avaria al decollo si avrebbe la possibilità di fermarsi anche con l'aereo a pieno carico.

Infatti, Catania non è adatta per l'atterraggio dei quadrigetti per questi motivi.

GIORGETTI, *Rappresentante del SIPAC aderente alla CGIL-UIL*. Il problema dell'aeroporto di Catania non è sapere se piove o meno, o di calibro. Per me, si tratta soltanto di informazioni che vengono date da personale non competente.

RALLI, *Rappresentante del SIPAC aderente alla CISL*. A nostro parere, il difetto di Catania sta nel fatto che l'aeroporto è stato costruito dove non doveva stare.

L'aeroporto dev'essere messo in qualche altra parte. Dicono che non si può spostare l'aeroporto a Sigonella perché lì c'è una base NATO.

Purtroppo, i problemi di Catania Fontana Rossa se anche oggi si riuscisse a risolverli parzialmente, verrebbero fuori drammaticamente tra un po' di tempo, visto che gli aerei diventano sempre più grossi. Oggi come oggi noi partiamo con i DC-9 (che hanno anche 110 posti) sempre pieni. Non c'è mai un posto libero. Evidentemente, quando gli aerei saranno più grandi probabilmente dovremo « saltare » l'aeroporto catanese.

PELLEGRINO, *Rappresentante dell'AN-PAC*. In merito alla domanda riferentesi ai piloti commerciali, fino a sette-otto anni fa i piloti delle compagnie commerciali provenivano quasi esclusivamente dall'Aeronautica militare (anche noi siamo di provenienza militare). Però cinque anni fa le esigenze dell'aeronautica commerciale, in grossa espansione, non furono più soddisfatte dall'affluenza limitata che poteva consentire l'aeronautica militare italiana. L'Alitalia ha impiantato una scuola apposita a Brindisi con risultati numericamente scadenti, per cui è stata chiusa. Vi è adesso una collaborazione con lo Stato maggiore dell'Aeronautica militare per consentire la formazione di un serbatoio di piloti civili, attraverso i normali corsi dell'Aeronautica militare. Altre iniziative sono rappresentate dagli istituti tecnici che prevedono la specialità civile come pilota, a Roma, a Catania e a Forlì; ci sono due aeroclub attrezzati per il conseguimento del brevetto di terzo grado, per licenze commerciali cioè, e l'abilitazione all'IFR (vale a dire il volo strumentale) a Torino e a Roma. Tutte queste iniziative sono lodevoli, ma mancano di coordinamento, perché abbiamo verificato che questi istituti preparano potenziali piloti che non potranno essere assunti. Quindi, anche qui mancanza di coordinamento che potrebbe essere risolta con una scuola centrale che prepari allievi in funzione delle esigenze delle compagnie aeree di navigazione.

GIORGETTI, *Rappresentante del SIPAC aderente alla CGIL-UIL*. Vi sono i piloti di « Caravelle » che vengono a completare l'addestramento iniziato nell'aeronautica militare, restando però sempre in forza alla stessa aeronautica. Queste persone vivono nell'ambito aeroportuale; la loro « leva » dura tre anni. L'Alitalia si è impegnata a fare ottenere a questi militari il brevetto di secondo e terzo grado.

CARENINI. A differenza degli amici e colleghi che mi hanno preceduto, tenendo presente le considerazioni che, sia pure con motivazioni diverse, i nostri invitati hanno portato alla nostra attenzione (che si possono riassumere in questo: l'aviazione civile nel nostro Paese non funziona bene), anziché soffermarmi su aspetti tecnici desidero fare delle considerazioni prevalentemente politiche. Abbiamo sentito riferimenti negativi di ogni aspetto, una diagnosi negativa in senso totale, direi. A questa diagnosi bisogna rispondere con una terapia appropriata, terapia che non può essere di ordine tecnico (e del resto questo è stato detto dai presenti). Noi qui non siamo riuniti per risolvere il problema « A » o il problema « B », perché altrimenti sarebbe una riunione di carattere sindacale e questa non è la sede per riunioni di quel tipo. Quindi, a mio modo di vedere, per rispondere per lo meno con una terapia appropriata, direi senz'altro subito che forse il vizio principale che determina poi tutti i vizi secondari (non in ordine di importanza) è determinato dal fatto che l'aviazione civile nel nostro Paese è considerata il fanalino di coda del Ministero dei trasporti. È pure vero che da un po' di tempo a questa parte, soprattutto in Parlamento, se ne parla con maggior frequenza, ma è altrettanto vero che questa maggior frequenza deriva da questioni interne di ordine sindacale o da questioni di ordine internazionale a cui il Paese si deve adeguare. I nostri massimi responsabili dell'Esecutivo affrontano il problema per risolvere solo il fatto contingente.

Noi dobbiamo modificare radicalmente la situazione. Se voi mi dite che in questa fase dobbiamo solo recepire l'informativa che la categoria dei piloti ci ha fornito, allora chiudo qui e non dico altro. Faremo riunioni in altra sede; questa è una tesi.

Però torno a ripetere che sarebbe ormai opportuno concretizzare una soluzione del problema, altrimenti corriamo il rischio di vedere tagliati fuori da alcune linee del traffico internazionale aeroporti come quelli di Roma e di Milano, a tutto vantaggio magari di aeroporti come quelli di Zurigo e di Atene, proprio perché le attrezzature aeroportuali del nostro paese sono sempre meno idonee a recepire quel traffico.

La mia raccomandazione al Presidente della Commissione è, dunque, di continuare queste indagini ma anche di stringere i tempi per la soluzione dei problemi dell'aviazione.

GUGLIELMINO. È compito del Parlamento creare una legislazione adeguata all'attuale situazione.

PRESIDENTE. Io credo di interpretare i sentimenti di tutti i componenti del Comitato ringraziando vivamente tutti i comandanti, rappresentanti sindacali, che sono qui venuti a portarci il contributo della loro esperienza.

Noi riteniamo che le loro testimonianze siano estremamente utili, così come i documenti che ci hanno fornito, e speriamo di poter far loro conoscere al più presto le nostre conclusioni riassuntive, restando fermo che vi sono dei problemi operativi che spettano al potere esecutivo più che al legislativo.

La seduta termina alle 20.

ALLEGATO

DOCUMENTO DEL SIPAC ADERENTE ALLA CGIL-UIL
SULLA SITUAZIONE DELL'AVIAZIONE CIVILE IN ITALIA

Fra i piloti è ormai presente uno stato di diffuso malessere a causa delle condizioni di deterioramento in cui si trova il settore dei trasporti aerei nel nostro Paese.

Perciò hanno deciso di dare corpo alla loro preoccupazione denunciando la situazione ai due rami del Parlamento:

allo stato di insoddisfacente sicurezza dei voli provocato dalla congestione del traffico aereo – conseguenza diretta di una cattiva organizzazione ed insufficienza delle infrastrutture preposte al controllo dell'aria – si aggiunge il caos in cui si dibattono i principali aeroporti in seguito alla mancanza di un razionale coordinamento fra i diversi settori ed al conflitto di competenze che nasce dal coesistere, sullo stesso territorio, di un organismo militare (Aeronautica militare) ed uno civile (Aviazione civile) chiamati alla gestione dell'apparato aeronautico.

Ci richiameremo spesso al documento di studio del Comitato Nazionale dell'Economia e del Lavoro, « Osservazioni e proposte sui problemi dell'Aviazione Civile Italiana – assemblea 5 maggio 1970, n. 115/75 ».

Pur non condividendone, a volte, le conclusioni, riteniamo che l'analisi in esso prodotta, in molte occasioni abbia saputo identificare le cause delle disfunzioni che affliggono il trasporto aereo in Italia.

1. – *Aeroporti come organizzazione:* – strutture, capacità, servizi, collegamenti, coordinamento, manutenzione, appalti, autorità di controllo, interessi privati che non coincidono con gli interessi della collettività.

L'inadeguatezza degli aeroporti, la loro scarsa ricettività ed irrazionale distribuzione sul territorio nazionale, la mancanza di efficienti collegamenti tra aeroporti e centri urbani, l'assenza di coordinamento fra aeroporti, porti, strade, ferrovie, la caoticità delle gestioni e l'insufficienza dei servizi nonché

la dispersione degli investimenti pubblici, costituiscono le cause principali del disordine che regna nel trasporto aereo.

2. – *Aeroporti come struttura tecnica* (infrastrutture aeroportuali): – insufficienza radioassistenze, dislocazione critica di alcuni aeroporti, insufficienza piste, insufficienza manutenzione piste e piazzali di sosta, insufficienza ed inefficienza impianti terminali, manutenzione in appalto a privati.

Queste le cause che rendono gli aeroporti italiani non solo poco funzionali tecnicamente ma a volte anche poco sicuri.

Si ricorda una pubblicazione dell'Associazione Piloti Inglesi (BALPA) su IFALPA NEWS del 1970, nella quale si dichiaravano insicuri alcuni aeroporti italiani.

3. – *Mancanza di una politica di pianificazione e coordinamento.* – A tale proposito è sufficiente citare il documento CNEL di cui facciamo nostre le osservazioni.

4. – *Traffico aereo ed assistenza alla navigazione:* – aerovie, aree vietate, traffico strozzato, congestione del traffico, pericolo di collisioni, frequenze radio insufficienti, radar insufficienti od inadeguati, personale non sempre addestrato sufficientemente.

Dal documento del CNEL già risulta un quadro del settore che ne evidenzia le paurose carenze; come piloti, non possiamo non sottolineare – sia in assoluto, sia raffrontando la situazione italiana alle condizioni in cui operiamo all'estero – che la qualità dei servizi che riceviamo è talmente scadente da pregiudicare gravemente la sicurezza.

Si rileva in particolare:

un servizio di controllo radar (dove tale servizio esiste e quando gli apparati funzionano) che è nettamente inferiore alla media internazionale;

frequenze radio sature, e per di più tecnicamente insoddisfacenti, sulle quali il controllore del traffico aereo dialoga con decine e decine di aerei che nello stesso istante si affollano in quelle strettoie e passaggi obbligati che sono le aeree italiane, compresse da ogni parte da spazi aerei riservati ai militari.

In queste condizioni le mancate collisioni sono una realtà quotidiana, anche se i piloti, consapevoli delle difficoltà in cui operano i controllori, per quanto possibile limitano i rapporti di contestazione al minimo.

Disastri aerei come quello avvenuto recentemente in Giappone (collisione fra aereo civile e aereo militare, bilancio 162 morti), in Italia potrebbero avvenire da un giorno all'altro.

Si sottolinea che la pessima organizzazione degli spazi aerei (affidata all'insindacabile potere decisionale dell'aeronautica militare) è da considerare causa prima e fondamentale dei disservizi; d'altra parte è sufficiente dare una occhiata alle carte delle aeree pubbliche della stessa aeronautica militare italiana nel « AIP Italia » per constatare come gran parte del cielo italiano sia vietato al traffico civile.

5. - *Conflitto tra gestione militare e gestione civile:* - ad esempio ogni problema dell'assistenza al volo, anche il più piccolo, viene oggi ad essere trattato secondo la prassi stabilita per il funzionamento delle Forze Armate, prassi che mal si adatta alla funzionalità del servizio.

Si verificano così negative conseguenze sugli approvvigionamenti, sulle realizzazioni, sulla manutenzione, sul personale, sulla regolamentazione.

Inoltre, sempre a causa della collocazione del servizio in organismi militari, la definizione delle esigenze civili e militari è affidata all'insindacabile potere decisionale dello Stato Maggiore Aeronautico; ne consegue che l'autorità militare, anche per difetto di coordinamento, predispone i propri programmi in modo che troppo spesso ne scaturiscono soluzioni che non consentono di soddisfare esigenze civili.

Lo stato di carenza del servizio di assistenza al volo non è determinato quindi da una situazione contingente, sanabile con un semplice potenziamento del servizio stesso, ma si tratta di deficienze e di difficoltà dovute al tipo stesso di organizzazione o più ancora alla sua collocazione alle dipendenze

dello Stato Maggiore Aeronautico e del Ministero della difesa.

6. - *Deficienze degli enti statali di controllo e tutela:* (CIVILAVIA-RAI-ITAV). - Negli specifici settori che abbiamo indicato, il verticismo burocratico rifugge dal prendere in considerazione i professionisti anche come semplici consulenti.

Citiamo a titolo di esempio il settore dell'assistenza al volo (ITAV - Ispettorato delle telecomunicazioni e dell'assistenza al volo). Presso tale ente, per quanto riguarda la formazione del personale da impiegare in compiti di pianificazione e di direzione, i controllori con esperienza di lavoro e una base professionale adeguata alle esigenze, solo eccezionalmente hanno accesso ai posti di comando; viene a mancare perciò il requisito della professionalità a tutti i livelli dirigenziali.

I posti decisionali e di responsabilità sono infatti utilizzati per le rotazioni dei periodi di comando imposti dai regolamenti militari agli ufficiali superiori del ruolo "naviganti", e la preparazione di base di tale categoria non prevede la conoscenza approfondita dei problemi relativi all'assistenza al volo.

Citiamo inoltre il caso della Commissione tecnica del RAI (Registro Aeronautico Italiano) e di altri organismi a carattere decisamente specializzato dove non è contemplata la partecipazione di piloti. Ciò rende possibile l'introduzione (o l'abrogazione) di norme e regolamenti tecnici sulla manutenzione degli aerei (e di conseguenza sulla loro efficienza) senza aver nemmeno consultato le categorie dei tecnici (di terra e di volo) cui è affidata la responsabilità di garantire la sicurezza dei voli.

A dimostrazione del fatto che l'attuale struttura del RAI consente, grazie alla mancata presenza dei piloti nella Commissione tecnica, la strumentalizzazione politica di norme tecniche per fini padronali, citiamo l'esempio della decisione dell'Alitalia relativa alle « ispezioni di transito » degli aerei; tali ispezioni venivano e vengono normalmente compiute dai tecnici di terra, ma una superata norma del RAI legittima la prevaricazione della Compagnia, che elimina le ispezioni di terra in assenza del personale addetto.

La Compagnia, quindi, pur ritenendo superata una norma del RAI e non applicandola normalmente, poiché conosce bene l'importanza delle ispezioni, può nella attuale

situazione giocare con tali norme applicando quelle che di caso in caso più le convengono.

Ciò può forse evitare la sosta prolungata di un aeromobile a terra, che certo danneggerebbe economicamente la Compagnia, ma diminuisce la normale sicurezza dei voli. A titolo di esempio ricordiamo uno solo dei tanti episodi: alla fine di agosto sull'aeroporto di Linate, è stato solo grazie all'ispezione di transito effettuata dal tecnico di servizio che si è potuta scoprire una grave avaria (rottura di numerose palette della turbina) a un motore di un DC 9 della flotta Alitalia.

E per questo, e per sostenere la necessità della partecipazione dei piloti e degli altri tecnici del settore alle varie commissioni tecniche degli organi di Stato e di Compagnia, che i piloti aderenti alle confederazioni sindacali hanno preso immediata posizione contro l'uso strumentale delle norme RAI da parte dell'Alitalia.

7. - *Inadeguatezza del codice di navigazione*: - per sostenere l'assoluta urgenza della riforma della legislazione inerente la navigazione aerea riportiamo direttamente le osservazioni che, a tale riguardo, compaiono nel documento CNEL:

« Il Codice della Navigazione, che è la fonte normativa primaria della materia, risale al 1942 e risente, quindi, del diverso livello di sviluppo dei vari modi di trasporto da regolamentare e che imponevano al legislatore dell'epoca di assicurare, fondamentalmente, al settore della navigazione marittima, la giusta preminenza ».

Inoltre, a distanza di quasi 30 anni, si attende ancora il varo di un regolamento di esecuzione, dato che è rimasto istituzionalmente abrogato il precedente, di cui al regio decreto 11 gennaio 1925. Appare evidente quindi come l'intera normativa, che regola la materia, non possa essere considerata in linea con l'attuale sviluppo tecnologico del settore.

8. - *Importanza dell'aviazione civile per l'economia nazionale*: - quanto detto finora non entra nel merito dei gravi danni apportati all'economia nazionale dall'inefficienza del settore.

Se si considera l'incidenza economica dei ritardi, si comprende come molte Compagnie « Charter » una volta orientate verso l'Italia, propongono oggi altre mete ai loro clienti: con quale riflesso su quella fondamentale entrata della nostra economia che è il turismo, lo si sta vedendo già in questo scorcio

di stagione (e si sa bene che ormai il trasporto aereo è considerato dal turismo di massa quale mezzo nettamente preferenziale rispetto agli altri tipi di trasporto).

Se a ciò si aggiungono i danni alle compagnie di navigazione aerea nazionali ed il pericolo che, per motivi economici e di sicurezza, si sviluppi la tendenza - già per molti indizi esistente - da parte dei vettori esteri, a disertare i cieli italiani, si precisa meglio un quadro estremamente allarmante per le catastrofiche conseguenze che può avere sulla nostra economia (infatti Fiumicino, che nel 1969 era al quarto posto fra gli scali europei, nel 1970 è sceso al quinto, e molte compagnie che per recarsi in Oriente sorvolavano l'Italia, oggi sorvolano la Jugoslavia).

Abbiamo finora cercato di mettere in luce alcuni aspetti critici della organizzazione italiana dell'aviazione civile: riteniamo che il desolante ed irrefutabile quadro che ne deriva sia la inevitabile conseguenza di un criterio di direzione delle cose pubbliche, viziato, nella migliore delle ipotesi, da una concezione burocratica collegata a criteri di *status* che pongono esclusivamente ai vertici amministrativi ogni potere decisionale.

Citiamo ancora il documento CNEL:

« ...val la pena di ricordare a titolo di conclusione il richiamo che la Direzione generale dell'aviazione civile ha inviato appena qualche mese fa. Gli interventi richiesti e finora non accolti sono indilazionabili. Il persistente rinvio della destinazione al settore dell'Aviazione civile di nuove risorse comporta inevitabilmente il decadimento dell'efficienza delle infrastrutture aeroportuali e di assistenza, col pregiudizio della sicurezza del volo e con la conseguenza della contrazione dei traffici aerei internazionali del nostro paese per effetto del venir meno della fiducia degli utenti ».

Ma è ora (e siamo lieti di apprendere che il Parlamento, sollecitato dai controllori, ha riconosciuto la gravità del problema) che il discorso dell'assistenza al volo venga aperto con metodo, partendo da una indagine conoscitiva o da una inchiesta parlamentare che metta in luce le cause organizzative delle carenze del settore, per giungere ad una soluzione globale del problema inserita nel più ampio discorso della riorganizzazione dell'aviazione civile italiana.

Per quanto riguarda poi la fase transitoria, siamo disponibili per un apporto professionale ad un eventuale gruppo di tecnici e specialisti dei vari settori che, scelti a ti-

tolo personale e non vincolati gerarchicamente alle amministrazioni di appartenenza, propongano al Parlamento soluzioni temporanee ai problemi più gravi avendo come primo obiettivo la sicurezza; noi riteniamo che un organismo del genere possa operare efficacemente se le soluzioni che esso proporrà (purché accettate dal Parlamento) diverranno vincolanti per le amministrazioni interessate.

I piloti che vivono costantemente a contatto con i problemi della sicurezza del volo e dell'efficienza della rete aeroportuale, coscienti di rappresentare gli utenti del mezzo aereo, richiamano l'attenzione del Parlamento sulla opportunità che venga disposta una approfondita indagine volta ad individuare le cause che rendono la situazione allarmante, prima che essa divenga drammatica.