

8

SEDUTA DI MARTEDÌ 31 GENNAIO 1989

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA IX COMMISSIONE
DELLA CAMERA ANTONIO TESTA

La seduta comincia alle 16,20.

(Le Commissioni approvano il processo verbale della seduta precedente).

**Comunicazioni del presidente
sui lavori del Comitato.**

PRESIDENTE. La seduta odierna, che non sarà dedicata alla prevista audizione dei rappresentanti dell'Alitalia, è stata convocata allo scopo di definire opportuni criteri per la prosecuzione dell'indagine sulla sicurezza del volo, tenuto conto delle cognizioni finora acquisite.

In particolare, poiché originariamente avevamo concordato di predisporre una serie di domande specifiche da sottoporre agli auditi, vorrei sapere dai colleghi se ritengano opportuno introdurre tale sistema a partire dalla prossima seduta.

Fino a questo momento, considerato che gli intervenuti depositano solitamente presso le Commissioni una memoria scritta, abbiamo acquisito una voluminosa documentazione che, integrata dai resoconti stenografici, ci consentirà di disporre di utili elementi di conoscenza ai fini della redazione del documento conclusivo.

A mio avviso le audizioni svolte hanno fatto emergere due aspetti prevalenti. In primo luogo, la necessità di costituire un punto di riferimento che coinvolga tutti gli operatori interessati al volo, dagli addetti alla manutenzione ai controllori, dai piloti ai gestori, ovvero un'istituzione che prevenga, indirizzi, studi ed indagini nel settore della sicurezza del volo. La costituzione di tale organismo, che potrebbe fruire di cognizioni privilegiate da acqui-

sire confrontando le diverse esperienze nel settore, appagherebbe, peraltro, un'esigenza manifestata da più parti.

In secondo luogo, è emersa la necessità di esprimere un impegno più incisivo in merito all'adozione di tecnologie idonee a garantire maggiore sicurezza alle infrastrutture predisposte per l'atterraggio e la partenza ed, in generale, agli aeromobili. Anche rispetto a tale impegno si è registrata una domanda unanime.

Vorrei sottoporre alla vostra attenzione un ulteriore problema. Dalle audizioni finora svolte ho percepito molto chiaramente che la situazione del volo civile nel nostro paese è « figlia », ormai adulta, dell'aeronautica. Infatti, tutte le scuole di manutenzione, di pilotaggio e di controllo derivano, da un punto di vista storico-pratico, dall'aeronautica militare. In tale contesto assume rilievo un'esigenza di professionalità e di interdisciplinarietà, che potrebbe condurre alla creazione di una sorta di « università del volo ». L'azienda di controllo del volo, per esempio, in un recente convegno ha formulato la proposta di istituire una scuola superiore per il controllo del volo. Oggi l'azienda organizza corsi in sedi itineranti (si pensi, per esempio, a quelli di Ciampino), ma è fermamente intenzionata a creare una scuola stabile. La stessa esigenza scaturì nell'ambito di una audizione con il presidente degli aeroclub, in relazione ai contesti di apprendimento e specializzazione nel volo.

Altro problema è costituito dalla mancanza di una scuola di pilotaggio, dal momento che l'Alitalia è presente solo parzialmente nel settore; la stessa aeronautica militare tiene impegnati gli allievi per otto anni, poiché, diversamente,

non riuscirebbe a compensare le spese per farli diventare piloti. Su questo tema non disponiamo ancora di accertamenti presso altri paesi europei, ma mi risulta che in Spagna e Germania esistano scuole di pilotaggio; di tali realtà, nell'ottica dell'integrazione europea, occorrerà tenere conto.

Le questioni della formazione e dello sviluppo della professionalità necessitano di particolare attenzione, anche tenendo conto della futura crescita della domanda di trasporti, poiché si tratta di un campo in cui i livelli di competenza richiesti sono altissimi sia a chi avvita i bulloni del motore in fase di manutenzione sia a chi conduce l'aereo. È stato calcolato che, da oggi al 2000, vi sarà bisogno di 1.200 nuovi piloti: non sarà facile istruire una simile quota di personale, qualora desimo per scontato che, anche se collimanti, l'aviazione civile e l'aeronautica militare siano destinate a seguire strade diverse e che la prima, con le proprie strutture ed i propri punti di riferimento, non può porsi in un rapporto di dipendenza o anche di concorrenza con la seconda. Diversamente, occorrerebbe scegliere la strada dell'integrazione, ma bisogna prendere atto che finora ogni riforma (soprattutto nell'ambito del controllo del volo) si è mossa nel senso di una divisione dei compiti, proprio perché, in realtà, le competenze sono diverse.

Concordiamo tutti sul fatto che il concetto di sicurezza non è un valore assoluto, ma relativo, da prendere in considerazione ogni volta che un aereo si appresta a partire, in rapporto ad una serie di variabili, come le condizioni meteorologiche, le modalità di conduzione eccetera. D'altra parte, pur in presenza di specifici motivi di preoccupazione, oggi possiamo ritenere sicuri gli aerei che partono.

Inoltre, i problemi della sicurezza non sono estranei a quelli dell'efficienza, ma costituiscono diverse facce della stessa medaglia. In sostanza, tale complementarietà va presa in considerazione, se vogliamo che gli aerei partano magari più numerosi e con maggiore puntualità, ma comunque sicuri.

A mio parere, siamo giunti ad uno stadio intermedio dell'indagine. I senatori hanno richiesto un'accelerazione dei lavori per ragioni soprattutto interne, poiché, come mi è stato spiegato, essi non possono deliberare altre indagini se ne hanno già in corso. Ritengo si possa concordare su tale richiesta e procedere all'individuazione più puntuale di una serie di prospettive, ricapitolando quanto è stato fatto e fissando le linee di ciò che rimane da fare.

A questo proposito, credo che il programma stabilito originariamente debba essere concentrato dal punto di vista temporale e, da parte mia, proporrei di lavorare anche nella mattinata del martedì, in aggiunta alle consuete sedute del pomeriggio.

Ritengo, inoltre, che occorrerebbe visitare una serie di strutture fondamentali nella vita aeroportuale; infatti, mi sembrerebbe difficile approntare una relazione contenente una serie di indicazioni, senza aver constatato concretamente i problemi esistenti. Del resto, nonostante la grande pressione della domanda, sappiamo che esistono aeroporti, come Francoforte, in cui gli aerei partono con puntualità, cosa che non accade, magari, a Londra o a Fiumicino.

In questo contesto, si potrebbe pensare anche ad un sopralluogo in qualche centro di costruzione, per controllare personalmente quanto ci è stato spiegato in questa sede; per esempio, potrebbe essere interessante visitare la « città dell'aria » con il ciclo delle manutenzioni.

In sostanza, la mia proposta tende ad accelerare la nostra attività per poter giungere entro un paio di mesi alla conclusione dell'indagine, programmando opportunamente il lavoro da completare.

GIROLAMO LA PENNA, *Relatore per la IX Commissione della Camera dei deputati.* Ritengo sia accoglibile la proposta del presidente di accelerare i tempi di svolgimento dei lavori. Non credo, invece, che sarebbe opportuno modificare il programma di audizioni stabilito. Mi dichiaro a favore dell'ipotesi di impegnare

la mattinata del martedì, almeno in qualche caso.

Infine, penso che sia utile prevedere soprattutto la visita ad un aeroporto, per verificarne personalmente il funzionamento; non credo che altri sopralluoghi siano indispensabili.

ALTERO MATTEOLI. L'idea di accelerare i lavori non può che trovarci d'accordo. Tuttavia, non vorrei che la fretta andasse di pari passo con l'inefficienza.

Abbiamo effettuato una serie di audizioni, alcune delle quali di grande interesse, ma abbiamo registrato anche contrapposizioni particolarmente rilevanti. Partendo da tali premesse, personalmente non saprei in che direzione muovermi, se dovessimo prevedere la riduzione del numero delle audizioni, poiché mi sembrano tutte interessanti al fine di disporre di una visione chiara della situazione. Pertanto, mi dichiaro contrario all'ipotesi di non dar corso a qualcuna delle audizioni previste. La settimana prossima potrebbe essere interamente dedicata allo svolgimento di questa indagine conoscitiva, dal momento che, a mio avviso, non sarebbe opportuno rinviarla ulteriormente, stante l'interesse da essa suscitato nella pubblica opinione.

BRUNO VELLA. Ritengo anch'io che debba essere sottolineata l'esigenza di accelerare i nostri lavori, proprio perché un'indagine conoscitiva può avere un risvolto positivo a patto che non venga protratta eccessivamente nel tempo. Qualora dovessimo rinviare le audizioni previste, credo che non raggiungeremo una soluzione accettabile dal punto di vista della rapidità. Ciò premesso, dichiaro di concordare con quanto ha affermato il presidente, il quale ha teso ad evidenziare, soprattutto, l'esigenza di concludere al più presto i nostri lavori e non certo a suggerire di non procedere a qualcuna delle audizioni previste in calendario.

Considero anch'io opportuna una visita delle nostre Commissioni in quei luoghi che si ritengano strategicamente utili al fine di acquisire ulteriori elementi di

conoscenza per l'espletamento di quest'indagine conoscitiva sulla sicurezza aerea.

Concludendo, mi dichiaro altresì favorevole alla proposta di riunirci nei giorni di mercoledì e giovedì, ma poiché sappiamo tutti che essi sono essenzialmente dedicati, in entrambi i rami del Parlamento, all'attività legislativa delle Commissioni, credo che su questa proposta debba esprimersi il presidente della Commissione lavori pubblici e comunicazioni del Senato, al fine di poter conciliare, anche in quella sede, i lavori in programma con l'espletamento di questa indagine conoscitiva.

GIOVANNA SENESI. Desidero, anzitutto, sottolineare l'opportunità di distribuire, ai membri delle Commissioni, non solo il materiale informativo inviatoci dall'associazione dei piloti, ma la stessa relazione svolta in Commissione dei rappresentanti della stessa.

Per quanto attiene alla materia della sicurezza, le dichiarazioni riportate dalla stampa, rese in questa sede, nonché rilasciate all'esterno, hanno notevolmente accentuato l'attenzione dell'opinione pubblica, e ciò deve renderci consapevoli del fatto che per poter compiere un'indagine conoscitiva in modo organico ed esauriente, oltre ad autodisciplinarci nei tempi, è necessario seguire il programma di lavoro stabilito. Al riguardo, se mi è consentito, desidererei avanzare un'ulteriore proposta, nel senso di procedere con una sorta di relazione a tappe. La tematica relativa al volo attiene a vari aspetti, quali la sicurezza, il piano degli aeroporti, la formazione professionale, le tecnologie, e da ciò che abbiamo finora ascoltato ritengo che sulla materia concernente la sicurezza nonché sugli interventi a medio termine potremmo già arrivare a qualche conclusione. La mia preoccupazione, infatti, è che, proseguendo i nostri lavori, si corra il rischio di perdere di vista anche quei punti rispetto ai quali la nostra visione è già sufficientemente chiara. Mi riferisco, in particolare, all'aspetto relativo alla sicurezza, pur essendo consapevole che deve

essere ulteriormente approfondito tramite le audizioni di altri organismi competenti in materia. Intendo dire, cioè, che una volta esaminati taluni punti sui quali siano già stati acquisiti sufficienti elementi di conoscenza, questi potrebbero già costituire oggetto di riflessioni, salvo procedere, poi al lavoro successivo, cioè allo svolgimento delle altre audizioni previste, così da acquisire conoscenze più specifiche.

In definitiva, qualora i commissari fossero d'accordo, credo che potremmo stabilire tempi di lavoro tali da consentirci di svolgere un'indagine conoscitiva i cui risultati, oltre a costituire oggetto di riflessioni per il Parlamento, offrano, altresì, un notevole contributo all'individuazione di scelte di indirizzo di carattere più generale.

Procedere nel modo da me suggerito, ovvero sia con una sorta di relazione a tappe, ci consentirebbe di fornire, in tempi rapidi, una risposta alla stessa opinione pubblica, che sulla questione della sicurezza dimostra, adesso, una forte attenzione, probabilmente la stessa che prima era latente e che il nostro lavoro ha contribuito a fare emergere.

Concludendo, suggerisco di inserire, tra le audizioni in programma, anche quella degli utenti del servizio del volo ...

PRESIDENTE. Più utenti di noi ...

GIOVANNA SENESI. Sì, ma noi siamo utenti privilegiati. Io mi riferisco, invece, al servizio reso agli utenti, sia come vettori, sia come gestione aeroportuale. Mi riferisco al movimento dei consumatori, alle associazioni utenti, che sono presenti ed organiche e che non sono state consultate, nonostante ogni sistema di trasporto esista - se non vado errata - nella misura in cui abbia un passeggero o una merce da trasportare. Ritengo, quindi, che le due o tre associazioni presenti in Italia debbano esprimere il loro punto di vista, non potendo noi identificarci con il passeggero medio, in quanto godiamo di particolari privilegi nell'usufruire del trasporto aereo.

GIORDANO ANGELINI. Vorrei sottolineare che nel corso della discussione è stato opportunamente evidenziato che l'attività del Senato (la cui VIII Commissione, tra l'altro, ha competenze diverse dalle nostre) può rappresentare un condizionamento alla programmazione dei lavori. Si tratta di un aspetto che non può essere ignorato, rispetto al quale occorrerà procedere ad opportune scelte di coordinamento.

A mio parere, le audizioni svolte ci hanno consentito, fino ad oggi, di « incrociare » due situazioni fondamentali: da un lato, la notevole attenzione dell'opinione pubblica e della cittadinanza in merito alle questioni esaminate; dall'altro, la necessità di organizzare i nostri lavori in modo sistematico, allo scopo di creare le premesse per proseguire la nostra attività in modo serio e costruttivo.

Tutte le questioni sollevate sono riconducibili a quella, più generale, della sicurezza, che costituisce indubbiamente il riferimento di fondo rispetto al quale leggere, o anche rileggere, gli argomenti affrontati (penso, per esempio, ai progetti di ampliamento delle piste di Fiumicino).

Concordo con l'esigenza di accelerare il ritmo delle audizioni, impiegando anche la mattinata del martedì, a condizione che i nostri lavori siano condotti seriamente. Le Commissioni riunite, infatti, debbono ancora ascoltare i rappresentanti di organismi che svolgono un ruolo fondamentale nel campo della sicurezza. Se non dedicheremo particolare attenzione alle relative audizioni, rischieremo di essere censurati proprio su uno degli aspetti più delicati della materia di cui ci stiamo occupando. Da parte del gruppo comunista, quindi, esiste la disponibilità ad individuare criteri che ci consentano di lavorare nel miglior modo possibile, senza trascurare, tuttavia, l'approfondimento di questioni particolarmente rilevanti.

Quanto alla proposta di effettuare determinate visite, ritengo sia opportuno concretizzarla, anche se non sono in grado di stabilire dove e quando debbano avvenire. Potrebbe risultare utile, per

esempio, una visita al centro di Ciampino ed a taluni aeroporti esteri. Ciò consentirebbe di acquisire fondamentali conoscenze che risulteranno certamente utili per garantire un'adeguata prosecuzione della nostra indagine.

PRESIDENTE. Vorrei ribadire che, oltre ai documenti forniti dai rappresentanti delle organizzazioni finora intervenuti, disponiamo dei resoconti stenografici delle sedute dedicate all'indagine sulla sicurezza del volo. Poiché tale documento potranno agevolare una riflessione più puntuale, ho già disposto la loro raccolta in appositi fascicoli che saranno messi a disposizione dei membri delle Commissioni riunite.

SILVANO RIDI. Apprezzo in modo particolare le considerazioni testé svolte dal presidente in merito all'opportunità di porre i membri delle Commissioni riunite nelle condizioni di poter rileggere i resoconti stenografici delle sedute, evitando che si proceda esclusivamente « a memoria ». Stiamo affrontando, infatti, una materia che riveste straordinario interesse, per cui sarebbe disdicevole che il Parlamento non giungesse a conclusioni elaborate e proporzionate alla delicatezza delle questioni affrontate.

Pur dichiarandomi favorevole all'accelerazione dei tempi, vorrei sottolineare che l'esigenza prioritaria è connessa con l'opportunità di esprimere un comune sforzo teso a focalizzare le questioni più rilevanti, allo scopo di creare le condizioni per formulare valutazioni rispetto alle quali ciascuno (penso, in particolare al Governo ed agli enti competenti in materia) dovrà assumersi le proprie responsabilità. A tale sforzo, ovviamente, dovremo pervenire sulla base di uno studio approfondito dei documenti a disposizione, compresi i resoconti stenografici.

In tale contesto, potrebbero essere previste determinate sedute allo scopo di predisporre non il « canovaccio » della relazione, bensì un piano che consenta di individuare gli aspetti verso i quali occor-

rerà concentrare e dirigere il seguito della nostra indagine.

Vorrei motivare ora le ragioni che mi hanno indotto a formulare tali proposte.

Le Commissioni riunite hanno ascoltato i rappresentanti dell'Azienda autonoma di assistenza al volo e, successivamente, quelli dell'aeronautica militare. In merito a determinati aspetti i due organismi hanno espresso valutazioni completamente diverse: per esempio, mentre l'azienda sostiene che il sistema ILS in materia di assistenza al volo è efficiente, sia nella fase di atterraggio, sia in quella di decollo, i rappresentanti dell'aeronautica militare hanno dichiarato che tale sistema è obsoleto e superato. Per questa ragione hanno acquistato il nuovo sistema MLS, certamente più avanzato da un punto di vista tecnologico, anche se la sua utilizzazione è avversata da tutte le compagnie di bandiera, perché comporterebbe elevati costi per procedere al necessario adeguamento degli aeromobili. All'adozione del sistema MLS, dunque, sono contrari sia i piloti sia le compagnie di bandiera e nessun paese al mondo ha manifestato l'intenzione di servirsene.

Certo, non spetta a noi operare una scelta al riguardo. A noi compete, tuttavia, a fronte di questa diversità di opinioni, esprimere - o, almeno, raccogliere - talune valutazioni. In questo senso un'opportunità notevole sarà senz'altro fornita dalle previste audizioni dei rappresentanti degli organismi esteri dotati di particolare esperienza e professionalità quali, per esempio, l'ICAO, l'Eurocontrol, la IATA e la NTSB.

Vorrei chiarire che quando parlo di « focalizzazione » delle questioni, intendo affermare che lo sforzo che dovremo compiere, anche in risposta alle sollecitazioni manifestate dai colleghi del Senato ed al di là delle valutazioni espresse in precedenza dalla collega Senesi, non è quello di pervenire ad una riflessione « a tappeto » in merito a tutte le informazioni acquisite. Si tratterebbe di sforzarsi per focalizzare le questioni, in modo da mirare i quesiti rispetto alle problematiche

da cui siamo interessati (ho citato l'ILS e l'MLS, ad esempio, ma ve ne sono altre).

Si può anche stabilire di andare a visitare un aeroporto, ma occorre sapere precisamente le motivazioni per cui effettuare tale sopralluogo. Nella stessa ottica, occorre approntare un elenco di problemi sui quali ascoltare il giudizio di personaggi con particolare competenza, per conoscere l'esperienza compiuta, ma anche per sollecitare un loro giudizio sui comportamenti e sul funzionamento delle strutture del nostro paese (a questo proposito, l'ICAO e l'Eurocontrol avranno certamente un parere da esporre, in materia di controllo degli spazi aerei e di tecnologie di sussidio).

Certamente lo sforzo che chiedo al relatore va anche nella direzione di un restringimento dei tempi. Del resto, per lo meno per quanto riguarda alcuni enti, come le associazioni sindacali o aeroportuali, si può prevedere un'audizione dei vari rappresentanti in una sola seduta, evitando, per esempio, di dilungarci in sei audizioni per ognuna delle delegazioni sindacali. Inoltre, per avere una visione più completa, si potrebbe anche prevedere la visita di un aeroporto raggiungibile in giornata, come Milano, per verificare in concreto, direttamente dalla voce degli addetti, le difficoltà in cui versa quel settore lavorativo.

In sostanza, tutte queste attività andrebbero finalizzate alla raccolta di determinati dati, sui quali potere esprimere una valutazione, per realizzare sia uno sforzo di accelerazione dei lavori sia un risultato di buon livello, come ci viene richiesto a fronte di tematiche di così grande importanza.

PRESIDENTE. Mi sembra che dagli interventi svolti siano emerse chiaramente le esigenze diffuse all'interno delle Commissioni. Il rischio sentito è quello che la relazione recante i risultati di un'indagine così delicata e complessa non sia in grado di configurarsi come portatrice di indirizzi ed indicazioni concrete sulle modalità di soluzione del problema.

La mia proposta non era tesa alla riduzione del numero delle audizioni, ma ad accelerare l'acquisizione del materiale. In questo senso proponevo di riservare alle audizioni anche la mattinata del martedì, approntando, contestualmente, un fascicolo per ogni membro della Commissione con la raccolta del materiale trasmesso e dei verbali delle sedute.

Quando saremo in condizione di consultare la documentazione così distribuita, potremo entrare nel dettaglio di una serie di argomenti delicati e di questioni irrisolte. Personalmente, ad esempio, sono stato particolarmente colpito dalle affermazioni intorno alla frequenza degli incidenti degli elicotteri.

In sostanza, credo che il chiarimento di una serie di questioni tramite l'acquisizione di elementi di conoscenza possa portare, di per sé, alla maturazione di un orientamento. Non sono dell'idea di redigere una relazione a metà strada del nostro percorso, presentando successivamente quella finale; infatti, mentre la prima risulterebbe incompleta e potrebbe essere contestabile dal punto di vista degli elementi messi a disposizione, la seconda apparirebbe « svuotata ». Al contrario, credo che una prima puntualizzazione degli elementi emersi (sui quali le Commissioni abbiano già acquisito un punto di vista preciso) oltre a dare un segno di concretezza, eviterebbe di protrarre una eventuale incertezza fino al termine dei nostri lavori.

Anche a quest'ultimo scopo, ritengo che occorra rimettersi al relatore, il quale avrà bisogno di una raccolta sistematica del materiale per poter disporre dei necessari riscontri nell'ambito del proprio lavoro.

Altra documentazione assai utile da acquisire potrebbe essere quella relativa ad un convegno organizzato dal RAI, sui temi della sicurezza e del nesso tra sicurezza e *deregulation*, in cui l'intervento di rappresentanti europei ed americani, consentendo di acquisire dati statistici interpretati da diversi punti di vista, ha fornito materiale pertinente con le problematiche che stiamo trattando.

Ritengo, inoltre, che vadano ascoltati anche il ministro e il nuovo direttore generale di Civilavia, mentre, per quanto riguarda l'ipotizzato nuovo ente di controllo, penso sia necessario approfondire le modalità della sua costituzione, anche in relazione alla riforma di Civilavia; andrebbe chiarito, infatti, se, al fine di superare i problemi di effettività nel controllo (visto che la direzione generale si limita ad emanare circolari, in assenza di una adeguata struttura per agire più direttamente), quest'ultima risulterebbe espropriata di una serie di competenze.

ALTERO MATTEOLI. Se ho capito bene, si tratterebbe di un doppione.

PRESIDENTE. Ritengo, dunque, che questo punto vada chiarito. Cioè, in che modo, concretamente, potrebbe operare Civilavia? Quali competenze avrebbe? Come andrebbe ad operare nell'equilibrio istituzionale? Il contributo di Civilavia è avversato, richiesto o potenziato? Rispondere a questi interrogativi significherebbe, a mio avviso, compiere un grosso passo avanti, o comunque compiere un lavoro che dovremmo ugualmente affrontare poi.

GIROLAMO LA PENNA, *Relatore per la IX Commissione della Camera dei deputati*. A me sembra di aver tratto la convinzione che Civilavia non sia favorevole alla costituzione di un comitato permanente per la sicurezza del volo. Essa avrebbe accettato un comitato, anche permanente, a cui fossero assegnate le stesse funzioni delle commissioni per gli incidenti. Per quanto mi riguarda, sto traendo altre convinzioni, nel presupposto, però, che si metta ordine nelle nostre intenzioni, nel senso di chiederci quali siano, effettivamente, le finalizzazioni e gli obiettivi di quest'indagine conoscitiva sulla sicurezza aerea. Ritengo che da essa possiamo trarre conclusioni riconducibili alla nostra competenza, cioè tali da poter essere tradotte in iniziative legislative. È questo l'aspetto, a mio avviso, sul quale dobbiamo concentrare la massima attenzione. Al momento della discussione conclusiva

potremo anche trovarci, in un confronto di natura politica, su posizioni non convergenti, ma il nostro scopo è quello di individuare gli obiettivi su cui intervenire con iniziative di carattere legislativo. Poiché non siamo una Commissione d'inchiesta chiamata ad esprimere giudizi, dobbiamo chiederci se alle amministrazioni interessate vadano forniti indirizzi su determinate materie a proposito delle quali la nostra sensibilità ha individuato punti di maggiore attualità.

Il resto è materia che lasciamo agli atti, ben attenti, tuttavia, a non appesantire la relazione finale, nel cui ambito, comunque, potremmo prevedere capitoli relativi ai punti che a nostro giudizio meritano l'attenzione dei ministri competenti, così che essi possano rifletterci nella loro responsabilità di amministratori pubblici.

Non ritengo opportune, dunque, relazioni intermedie, poiché dopo aver compiuto le visite che la Commissione deciderà, nonché aver valutato la complessa materia affrontata, la discussione finale potrà essere articolata in due fasi: dopo aver rilevato gli argomenti principali, alla Commissione saranno sottoposte determinate ipotesi di conclusione, in modo che ad essa resti il tempo per discutere dell'intera materia, anche dal punto di vista politico.

SILVANO RIDI. Proprio per le caratteristiche che deve avere la conclusione della nostra indagine, credo che dovremmo fornire non solo indirizzi – ed è un compito che ci compete poiché essi possono trovare esplicitazione sul terreno legislativo – ma anche indicazioni, affinché l'amministrazione interessata, sulla base di quanto è stato raccolto e di quanto ci è stato ricordato o suggerito dagli esperti dei vari settori, si attivi per conseguire le finalità di massima sicurezza.

Come giustamente ha rilevato il relatore, vi sono, poi, dati, riflessioni, valutazioni ed analisi che necessitano di essere sintetizzati e che senz'altro costituiranno un patrimonio culturale a disposizione di chi ha responsabilità specifiche.

In definitiva, la traccia delineata dal relatore può trovarmi consenziente, ma resta il problema di come darle attuazione reale. Infatti, se proseguissimo con il metodo che ci eravamo dati, ho l'impressione che raccoglieremo una quantità enorme di materiale, senza però avere la capacità di estrapolare, da ciò che abbiamo sentito, le questioni sulle quali è necessario indirizzare ulteriormente la nostra ricerca.

Allorché nella precedente legislatura affrontammo la proposta di legge relativa all'istituzione del Comitato sulla sicurezza del volo, che ci ha tenuto occupati per anni, toccammo con mano differenze di valutazione, che nascevano dalla difficoltà a rinunciare ad un certo tipo di ruoli. Sappiamo bene, infatti, che eravamo favorevoli a commissioni d'inchiesta tecnico-formali, istituite presso la Presidenza del Consiglio dei ministri e sotto l'alta sorveglianza del Presidente del Consiglio stesso, ma sappiamo altrettanto bene che eravamo contrari ad un comitato della sicurezza del volo, in quanto avrebbe finito per sottrarre poteri sia al registro aeronautico italiano, sia a Civilavia. Questa vicenda, dunque, non è mai stata chiarita, per cui se indagassimo presso realtà significative — quali quelle inglese e americana — potremmo acquisire ulteriori valutazioni e punti di vista ai fini dell'elaborazione di un pensiero sufficientemente critico. I nostri lavori potrebbero avvantaggiarsene, sia dal punto di vista della snellezza, sia dal punto di vista della concretezza. Perché ciò accada è necessario focalizzare le questioni più controverse, vale a dire quelle sulle quali ci siamo maggiormente confrontati o scontrati, così da poter elencare in modo preciso le domande da rivolgere ai nostri interlocutori. Pertanto, mi permetto di insistere sulla necessità di dedicare un certo numero di sedute all'individuazione delle questioni verso le quali occorrerà focalizzare in modo particolare i quesiti che andremo a porre.

Fino ad oggi abbiamo rivolto ai nostri ospiti domande molto generali, rispetto

alle quali ci è stato fornito un diverso volume di informazioni, senz'altro utili. Tuttavia, a noi interessa soprattutto acquisire valutazioni precise e specifiche. Sugli aspetti problematici più rilevanti potremmo ascoltare i rappresentanti degli organismi che abbiano acquisito maggiore esperienza ed ai quali è ricondotta una maggiore responsabilità. Per esempio, potremmo chiedere all'ICAO un parere sul problema degli incroci fra aeromobili ed i riflessi che esso comporta sul piano internazionale.

ALTERO MATTEOLI. Per evitare confusioni, vorrei ricordare che stiamo conducendo un'indagine conoscitiva; che poi questa possa sfociare in molteplici iniziative, sia di carattere personale, sia assunte unitariamente dalla Commissione (al termine dell'indagine, per esempio, potremmo decidere di proporre la costituzione di una commissione d'inchiesta parlamentare) è questione diversa.

A mio avviso, i nostri lavori risulterebbero snelliti se si concordasse un determinato numero di domande precise da rivolgere a ciascun interlocutore, riservando ai commissari la possibilità di intervenire per chiarimenti ed integrazioni (si tratta, d'altra parte, di un metodo seguito da tutte le Commissioni parlamentari).

In questa fase non mi sento nella condizione di assumere impegni rispetto alla relazione finale. Infatti, anche se ritengo che si siano create le premesse per pervenire ad una relazione unitaria, ciò non esclude che, al termine dell'indagine, possano essere presentate più relazioni. A mio avviso, pertanto, affrontare il problema della relazione in questo momento rappresenta una « questione di lana caprina », perché nessuno di noi può prevedere in quali termini evolveranno i nostri lavori.

Concludo, ribadendo la mia adesione alla proposta di concordare preventivamente una serie di domande da porre ai rappresentanti degli organismi che dovranno essere ascoltati.

GIROLAMO LA PENNA, *Relatore per la IX Commissione della Camera dei deputati.* Mi scuso se non ho risposto con precisione alla domanda postami, ma avevo erroneamente ritenuto che mi si chiedesse una valutazione in merito alla redazione del documento finale.

La proposta formulata dall'onorevole Ridi è senz'altro opportuna, soprattutto per quanto riguarda le audizioni che dedicheremo agli organismi esteri. Finora abbiamo consentito ai rappresentanti delle organizzazioni nazionali di parlare « a ruota libera » perché in tal modo si sarebbe ampliato, così come è realmente accaduto, l'orizzonte delle nostre conoscenze. In definitiva, abbiamo inteso evitare che gli auditi si pronunciassero esclusivamente su specifici aspetti, non consentendoci di acquisire una conoscenza ampia e completa.

Per quanto riguarda gli organismi esteri, invece, è essenziale procedere formulando quesiti precisi, anche perché non ci è noto il quadro di riferimento complessivo nell'ambito del quale tali organismi operano nei rispettivi stati.

Concludo, dichiarandomi ancora una volta favorevole alla opportunità di snellire i nostri lavori imponendo ai nostri interlocutori l'obbligo di rispondere a precisi quesiti, preventivamente definiti.

PRESIDENTE. Fino ad oggi dall'indagine sono emerse, insieme ad aspetti meno rilevanti, questioni di notevole importanza. I colleghi ricorderanno, per esempio, la diversità di tono tra l'intervento dei rappresentanti di Civilavia e quello del presidente del RAI. Al riguardo abbiamo dovuto registrare dichiarazioni nettamente contrastanti.

Vorrei ricordare il « grido di dolore » lanciato sia da Civilavia sia dal RAI, in riferimento al rispettivo grado di capacità operativa. In particolare, il rappresentante del RAI ci ha dichiarato che il Registro aeronautico italiano non può consentire ai propri tecnici di seguire l'esperienza del deltaplano a causa della limitatissima disponibilità di personale.

Ritengo sia opportuno riflettere su tale dichiarazione e chiederci, nel contempo, se il RAI abbia ancora un'utilità. In proposito mi è parso di cogliere l'esigenza di una normativa che consenta al RAI di affrancarsi dal contratto pubblico, condizione, questa, che consentirebbe la possibilità di disporre di un congruo numero di ingegneri qualificati. Infatti, nel momento in cui gli ingegneri acquisiscono particolare competenza si trasferiscono nelle aziende private.

Non so se abbiate avuto occasione di prendere visione della perizia dell'incidente tecnico-formale dell'ATR, o se ricordiate quanto dichiarato al riguardo dai rappresentanti dei piloti. Sistematicamente, quando si giunge ad affrontare questioni relative alla sicurezza, è sempre stato evocato, in tutte le audizioni, l'aspetto addestramento-operatori! Poi, quando si cerca di conoscere con esattezza chi sia il responsabile dell'addestramento, si entra in un'area nebbiosa; in altri termini, ammesso che l'addestramento costituisca un problema particolarmente rilevante, occorre sapere chi controlla e chi agisce in quel settore. Questo è un punto rimasto in sospeso, poiché non hanno risposto né il RAI né Civilavia né l'aeronautica militare, che ha specificato di servirsi allo scopo di strutture proprie, né, per la verità, i rappresentanti dei piloti. Da parte nostra, non possiamo far sì che tale questione resti irrisolta, anche perché più volte è emersa nel corso di indagini, dichiarazioni e resoconti di incidenti. Problemi di tale importanza vanno opportunamente inquadrati, in modo che sia possibile, successivamente, indicare soluzioni concrete.

Vorrei, inoltre, tranquillizzare i colleghi sul concetto di « accelerazione dei lavori ». Con esso non volevo intendere una conclusione immediata della nostra indagine, ma un termine di circa un paio di mesi, il che equivale a prospettare il raggiungimento di una serie di punti fermi prima dell'estate. Tale programmazione potrebbe giovare anche in relazione alla vicenda della convenzione dell'Alitalia e del processo di *deregulation*, che, aprendo

il nostro sistema portuale alle compagnie estere, rende determinante la considerazione relativa all'elemento sicurezza.

Ritengo che sarebbe opportuno prevedere un confronto con il ministro anche a metà percorso (e non solo all'approssimarsi della conclusione dei lavori), poiché ciò servirebbe a sciogliere i nodi già emersi e a conoscere l'orientamento dell'amministrazione su una serie di elementi già elaborati da parte nostra. In sostanza, si tratta di agire con la massima concretezza, per non rischiare di pervenire a conclusioni generiche.

A tal fine, occorre fissare due sedute in cui svolgere un certo numero di audizioni con la seguente procedura: invitare gli ospiti a preparare una memoria scritta da illustrare in un tempo non superiore ai venti minuti, prevedere non più di un'ora di tempo per i commissari che intendano formulare domande o richiedere approfondimenti. Ovviamente, un tal modo di procedere non ci impedirebbe di analizzare più estesamente determinati argomenti, qualora lo ritenessimo opportuno. Per cercare di rispettare i tempi concordati, ai rappresentanti sindacali e aeroportuali, per esempio, potremmo chiedere di limitare il numero dei propri interventi, facendo salva, naturalmente, la possibilità di poter intervenire liberamente su questioni che consideriamo rilevanti.

Ribadisco, inoltre, l'opportunità di approntare un fascicolo per ogni membro del Comitato misto, contenente tutto il materiale raccolto, per poter discutere intorno ai punti da approfondire ulteriormente. In questi termini, per esempio, potremmo poi confrontarci con Civilavia sull'opportunità di costituire un ente di controllo del volo, sulla base di argomentazioni meditate, verificando la possibilità di procedere insieme o con punti di vista contrastanti.

Infine, in sede di valutazioni complessive, ogni gruppo parlamentare elaborerà

il proprio punto di vista; mi auguro sia possibile pervenire ad una relazione unitaria, ma, in caso contrario, saranno svolte conclusioni diverse.

Al punto in cui siamo, occorre approfondire le motivazioni delle contraddizioni esistenti. Personalmente, tranne qualche valutazione già maturata, debbo dire che talune questioni mi risultano ancora poco comprensibili.

GIROLAMO LA PENNA, *Relatore per la IX Commissione della Camera dei deputati.* Ritengo che non sia da drammatizzare l'ipotesi di un eventuale contrasto di opinioni fra noi e qualche settore dell'amministrazione. In anni di esperienza, abbiamo potuto constatare che in questa materia i contrasti esistono; spetta alla nostra responsabilità di parlamentari procedere serenamente al fine di fornire indicazioni di carattere legislativo.

Per quanto riguarda la proposta, avanzata dal presidente, cioè di visitare un aeroporto efficiente, credo che quello di Francoforte potrebbe essere ritenuto opportuno ai nostri fini.

Inoltre, per un'analisi sulla possibile configurazione di un comitato, ritengo che dovrebbero essere ascoltati gli equivalenti organismi statunitense e britannico, programmando le audizioni con un certo anticipo, poiché sono necessarie le autorizzazioni dei Presidenti dei due rami del Parlamento.

PRESIDENTE. Probabilmente, nell'ambito delle nostre audizioni, sarebbe il caso di dare la precedenza proprio agli organismi esteri, per poter chiarire quanto prima una serie di problemi particolarmente rilevanti.

Resta inteso che il Comitato misto si riunirà martedì 7 e martedì 14 febbraio, eventualmente anche in seduta antimeridiana, per procedere alle audizioni previste dal programma a suo tempo stabilito.

La seduta termina alle 17,30.