

**11**

**SEDUTA DI MARTEDÌ 14 MARZO 1989**

**PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE DEL COMITATO MISTO  
DI INDAGINE SENATORE FRANCESCO PATRIARCA**



**La seduta comincia alle 15,30.**

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

**Audizione di rappresentanti di compagnie aeree straniere.**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca l'audizione, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulla sicurezza del volo, di rappresentanti di compagnie aeree straniere. Ricordo che sono stati ascoltati fino ad oggi i rappresentanti del settore sicurezza del volo della direzione generale dell'aviazione civile, del Registro aeronautico italiano e dell'Azienda autonoma assistenza al volo; i rappresentanti della protezione civile e dei servizi antincendi del Ministero dell'interno; il comandante del Corpo nazionale dei vigili del fuoco; i responsabili dell'aeronautica militare per il settore sicurezza del volo; i rappresentanti dell'Associazione nazionale piloti aviazione civile e dell'Associazione professionale piloti di linea; i rappresentanti dell'Alitalia e dell'ATI; i rappresentanti dei costruttori del settore aereo e dell'Associazione industrie aerospaziali; il ministro dei trasporti, onorevole Giorgio Santuz.

Sono presenti alla seduta odierna: il dottor Fillieres, direttore generale per l'Italia, il dottor Charotte, *regional operations manager* e il dottor Velasti, direttore per le relazioni esterne e con la stampa, dell'Air France; il dottor Andreev, rappresentante dell'Aeroflot e la dottoressa Klimenko, interprete, il signor Berger, responsabile per la sicurezza del volo ed il dottor Spencer, capopilota europeo, della

Pan American; il dottor Gruppo, caposcalo e il signor Van Der Schilden, ispettore per i servizi di sicurezza, della KLM; il dottor Catolfi, direttore delle relazioni esterne per l'Italia e Malta ed il dottor Zehnder, *manager air traffic services and international organizations*, della Lufthansa; il dottor Hume, *superintendent air traffic services and communication*, ed il dottor Feola, addetto alle pubbliche relazioni, della British Airways. I rappresentanti della Swiss Air non hanno avuto la possibilità di intervenire.

Rivolgo ai presenti un caloroso saluto ed il nostro ringraziamento per l'ausilio che essi intenderanno fornire alle Commissioni. Stiamo lavorando al fine di individuare gli elementi che possono aver dato luogo ad incidenti aerei nel territorio nazionale e nel resto del mondo e per identificare le componenti di una maggiore sicurezza del volo in ambito interno ed internazionale.

Poiché il tempo a disposizione è abbastanza limitato, è stato concordato con le delegazioni delle compagnie estere di ascoltare un rappresentante per ciascuna di esse, riservando agli onorevoli parlamentari la possibilità di intervenire successivamente per sottoporre loro quesiti ed eventuali richieste di chiarimento o di integrazione.

Le relazioni che – come risulta alla presidenza – sono state approntate da alcuni dei rappresentanti intervenuti, saranno sottoposte all'attenzione e allo studio dei componenti le Commissioni.

**CLAUDE CHAROTTE**, *Regional operations manager dell'Air France*. Come rappresentante della direzione dei voli della compagnia nazionale Air France, vorrei

anzitutto ringraziare per l'opportunità che mi è data di parlare su un argomento di tale rilievo come la sicurezza aerea sul territorio italiano.

Le informazioni raccolte da Air France si riferiscono a una attività naturale di collegamenti regolari tra Parigi e dodici aeroporti italiani, effettuati con aeromobili a grande o media capacità, e tra Roma e Milano e altre sette città francesi con aeromobili di media o piccola capacità. Il programma dei voli di linea è integrato con l'attività *charter*, che offre collegamenti con sei aeroporti stagionali. Inoltre, lo spazio aereo italiano è sorvolato da molti voli a lungo raggio, verso l'Africa, il Medio e l'Estremo Oriente.

Globalmente, questa attività non fa rilevare carenze particolari per quanto riguarda la sicurezza dei voli, che avrebbero potuto essere individuate attraverso le seguenti diverse fonti di informazione: rapporti di volo degli equipaggi; rapporti dei capiscalo; analisi delle collisioni mancate; impatti con volatili sopra gli aeroporti.

In merito alle « mancate collisioni », abbiamo i dati degli ultimi quattro anni, registrati dalla nostra compagnia. Tenendo conto che questi anni hanno visto un forte aumento di traffico, possiamo dire che le segnalazioni di mancate collisioni non sono significative, visto che le cifre riguardanti l'Italia, come risulta dal documento che vi lascio, sono 1 e 0. Comunque possiamo dire che l'andamento delle mancate collisioni non mostra una degradazione del livello di sicurezza dei voli. Aggiungerò a titolo di paragone, che i dati forniti dall'insieme delle compagnie IATA (Associazione internazionale del trasporto aereo) mostrano una sensibile diminuzione delle mancate collisioni negli ultimi anni.

I dati evidenziano altresì una riduzione nel numero di casi di impatti con volatili segnalati dal 1985 al 1988.

Colgo l'occasione per accennare ad altri punti, senza soffermarmi sui dettagli che figurano nel rapporto e che provengono da informazioni, assai preziose per la sicurezza dei voli, fornite dagli equi-

paggi. Per quanto riguarda il funzionamento delle strutture di radioassistenza, abbiamo avuto alcuni problemi di interferenza con alcune frequenze radio usate in Italia; nutriamo inoltre qualche preoccupazione riguardo a misure di visibilità, quella che nel gergo si chiama *run-away visual range*. Accennerò anche alla questione, che mi sembra meritare particolare attenzione, relativa all'aeroporto di Catania Fontanarossa: esiste un rischio potenziale di confusione con l'aeroporto militare di Sigonella, dato che i due aeroporti sono vicini tra loro e le piste sono orientate in modo simile.

Nel tempo che mi resta voglio toccare un'altra questione, che merita certamente molta attenzione: la capacità dello spazio aereo in Europa. Questo problema nell'ultimo anno e mezzo è stato oggetto di molte riunioni tra gli Stati europei, sia a livello dei direttori generali dell'aviazione civile, sia a livello della ICAO (Organizzazione internazionale dell'aviazione civile), di Eurocontrol, dell'Associazione delle compagnie europee (AEA), e naturalmente della IATA. L'attuale situazione di saturazione dello spazio aereo in Europa è fonte di preoccupazione e certamente l'Italia è nel novero dei paesi interessati a questo problema.

Le conclusioni dei diversi gruppi di lavoro sulla saturazione dello spazio aereo concordano con ciò che da parecchi anni viene sostenuto dalla IATA nei diversi fori internazionali. Nei documenti ICAO sono già state formulate diverse proposte per un miglioramento della situazione, ma finora gli Stati non hanno attuato ciò che essi stessi accettarono nelle riunioni ICAO.

Ricordo, per esempio, il sistema integrato di regolazione del traffico. La IATA si batte da anni per una razionalizzazione del sistema, particolarmente per una riduzione delle unità di regolazione. Si tratta di misure di cui viene riconosciuta la necessità, senza che nessuno ne prenda l'iniziativa. Per giungere a un'applicazione di tali misure, occorre un atteggiamento di buona volontà da parte degli Stati, nella consapevolezza che ogni mi-

glioramento della situazione in un paese ha ripercussioni positive sull'insieme del sistema. Occorre che gli Stati, nella loro azione quotidiana, pensino in dimensione internazionale.

Un altro problema è quello dello *status* e dell'impiego del personale addetto ai servizi di controllo; va compiuto un grande sforzo ai fini di migliorare l'efficienza e l'elasticità di utilizzo di questo personale.

Consapevoli che è difficile fare previsioni sul traffico aereo che vadano al di là di un periodo di due anni, i servizi ATC (Controllo del traffico aereo) devono essere in grado di adattarsi rapidamente a consistenti e impreviste variazioni di traffico. Le normative vigenti sul personale sono troppo rigide: in molti centri di controllo sono più le norme d'impiego da modificare che il numero dei controllori addetti.

Per quanto riguarda lo spazio aereo in quanto tale, esso dovrebbe essere ristrutturato per essere suddiviso non in funzione delle frontiere statali, ma in funzione dei flussi di traffico esistenti.

Anche i militari devono essere consapevoli che possono dare un contributo importante alla soluzione dei problemi di capacità mediante un migliore coordinamento con gli operatori civili e una revisione della loro quota di utilizzo dello spazio aereo.

In tutti questi campi l'Air France è d'accordo con la politica condotta da alcuni anni dalla IATA. La questione su cui mi sono ora soffermato costituisce un punto rilevante nel futuro della costruzione europea, specialmente in vista di un notevole aumento del traffico aereo europeo, in relazione alla sua liberalizzazione.

Vorrei ribadire, concludendo, le preoccupazioni esistenti riguardo alla capacità aeroportuale dell'Italia, con particolare riferimento all'aeroporto di Milano Linate, preoccupazioni che abbiamo avuto occasione di formulare, l'anno scorso, quando si parlò di trasferire a Bergamo il traffico degli aeroplani a elica e turbopropulsori.

Un'ultima cosa vorrei aggiungere, su un argomento che ci sta molto a cuore, e precisamente sugli scioperi e i preavvisi di sciopero da parte dei controllori del traffico aereo. Non v'è dubbio che i frequenti scioperi del personale addetto al servizio ATC, spesso revocati all'ultimo momento, abbiano causato pesanti difficoltà nello svolgimento della nostra attività. Evito di entrare nei dettagli, ma certo ci auguriamo che vengano presi adeguati provvedimenti — non solo in Italia, del resto, perché anche in Francia abbiamo problemi simili — che permettano di ristabilire un clima sociale sereno, che è condizione importante per raggiungere un livello di sicurezza ottimale. Ringrazio per l'attenzione.

SERGIO ANDREEV, *Rappresentante dell'Aeroflot*. Considerando il grande numero dei voli in arrivo e in partenza dall'Italia, la gestione del traffico aereo in materia di garanzia di sicurezza dei voli ha un'enorme importanza. Bisogna sottolineare che negli ultimi anni né da parte nostra né da quella dei nostri equipaggi si registrano lamentele per quanto riguarda la gestione del traffico aereo in Italia.

Esiste una buona comprensione tra il servizio italiano di assistenza al volo e l'Aeroflot, che permette di assicurare il necessario livello di sicurezza dei nostri aerei in volo.

Da parte nostra, desidereremmo essere informati, con un margine di tempo, dei cambiamenti e dei perfezionamenti del sistema di gestione del traffico aereo, qualora riguardino l'assistenza ai nostri voli.

Attualmente, siamo abbastanza preoccupati per la sicurezza e l'integrità dei nostri aerei e dei passeggeri negli aeroporti durante l'assistenza ai voli. Infatti, sono oltremodo frequenti danneggiamenti di aerei di una serie di compagnie, da parte dei mezzi di terra all'aeroporto di Fiumicino. Anche recentemente, il 12 e il 19 dello scorso febbraio, nostri aerei sono stati danneggiati.

Si ha come conseguenza, oltre ai gravi danni materiali e alle lamentele dei passeggeri per gli inconvenienti che si deter-

minano (quale la perdita delle coincidenze), una diminuzione di sicurezza dei voli.

In riferimento al fatto che in tutto il mondo continuano ad avere luogo tentativi di atti terroristici nei confronti degli aeromobili civili, la nostra compagnia aerea dedica grande attenzione al controllo dei bagagli, delle merci e della posta. A nostro parere, il bagaglio non identificato non deve essere accettato per il trasporto per nessuna ragione, anche se ha già lo scontrino dell'avvenuto controllo di sicurezza. Noi rispettiamo fermamente questa regola e quindi effettuiamo un ulteriore controllo (da parte dell'equipaggio) a bordo dell'aereo nella fase di carico di ciascun bagaglio, di ciascun collo di merce e della posta.

Ammettiamo che durante il *check-in* possa avvenire un errore nel contare i bagagli, ma abbiamo il diritto di pretendere la correzione della situazione. In altri termini, il bagaglio deve essere scaricato e identificato da parte dei passeggeri prima di essere caricato di nuovo a bordo. Ma di questa operazione in simili casi si occupano, purtroppo, il rappresentante dell'Aeroflot e l'equipaggio dell'aereo.

La sicurezza dei voli è molto importante, per cui non possiamo accettare nessuna deviazione dalle disposizioni e dalle norme che la garantiscono.

In conclusione, vi voglio ringraziare per l'opportunità che mi è stata data di essere presente in un'aula così importante e di esprimere la speranza che grazie agli sforzi che si fanno da parte delle varie organizzazioni italiane, il livello di sicurezza dei voli civili in Italia possa rafforzarsi.

**PRESIDENTE.** Siamo noi che ringraziamo il dottor Sergio Andreev per le indicazioni che ha fornito, che sono indubbiamente molto concrete. Esse saranno tenute in massima considerazione in sede di elaborazione, da parte delle Commissioni riunite, del documento finale. Tutti i contributi forniti serviranno

all'obiettivo di realizzare maggiori *standard* di sicurezza relativamente ai voli.

Do ora la parola al capitano Charles Spencer, capopilota europeo della Pan American.

**CHARLES SPENCER,** *Capopilota europeo della Pan American.* Desidero ringraziarla sentitamente, signor presidente, per avermi offerto l'occasione di venire a Roma, in rappresentanza della Pan American di New York. Il signor Berger che mi accompagna è il direttore della Pan American per l'Italia, mentre io sono un comandante di 747.

Voliamo giornalmente a Fiumicino e, attualmente, cinque volte alla settimana alla Malpensa e, per quanto riguarda la sicurezza del controllo del traffico aereo, non abbiamo avuto problemi. I rappresentanti delle altre compagnie hanno dati assai più precisi; il rappresentante dell'Air France ha statistiche che riguardano un periodo di quattro anni (essi volano assai di più nello spazio aereo italiano), ma ciò non significa che non siamo interessati al problema. Non ho altre osservazioni e sarò lieto di rispondere alle domande che mi concernono. Grazie.

**GIOACCHINO GRUPPO,** *Caposcalo della KLM.* Ringrazio innanzitutto le competenti Commissioni della Camera dei deputati e del Senato per l'interesse che hanno dimostrato nei confronti dei problemi relativi alla sicurezza del volo.

La nostra compagnia non ha rilevato situazioni di pericolosità, in relazione al controllo del traffico aereo: certamente, l'aumento del numero dei voli comporta alcuni problemi, per esempio ritardi, ma non abbiamo riscontrato negli ultimi anni difficoltà relative ai margini di sicurezza o a casi di cosiddette « mancate collisioni ».

Presso gli aeroporti italiani di Fiumicino e di Linate si sono presentati alcuni problemi a proposito della sicurezza del bagaglio, in relazione alle normative, in materia, italiane e dell'ICAO: mi riferisco, cioè, alla certezza dell'appartenenza del bagaglio ad un determinato passeggero.

In tali aeroporti, infatti, non esistendo un'organizzazione volta ad effettuare simili controlli, tali operazioni devono essere svolte in proprio dalle compagnie, con gravi difficoltà.

Non avendo altro da aggiungere sul tema della sicurezza, concludo rinnovando i ringraziamenti alle Commissioni che ci hanno invitato all'audizione odierna.

GIULIO CATOLFI, *Direttore per le relazioni esterne per l'Italia e Malta della Lufthansa*. Signor presidente, onorevoli parlamentari, la nostra compagnia ha molto apprezzato l'invito rivolto dalle competenti Commissioni della Camera dei deputati e del Senato. Trattando l'audizione odierna un tema molto delicato, la direzione della compagnia ha ritenuto opportuno stilare una relazione che illustrasse con precisione le sue posizioni: riferirò, pertanto, sulla base di tale testo.

L'Italia gioca un ruolo chiave nel quadro del traffico aereo europeo, per la sua importante posizione geografica, per il forte flusso di traffico internazionale nel suo spazio aereo e per il gran numero di aeroporti internazionali presenti sul suo territorio. Considerando l'orario estivo per il 1989, la Lufthansa serve 13 di questi aeroporti ed opera, nello spazio aereo italiano, circa 520 voli per settimana. Siamo, a mio avviso, la maggiore compagnia aerea straniera operante sul territorio italiano, quanto a destinazioni e numero di voli.

Il tema principale dell'indagine in corso è rappresentato dalla sicurezza aerea, ma la nostra compagnia desidera cogliere l'opportunità per mettere in risalto anche altri punti, che non sono direttamente riferibili alla sicurezza dei voli, bensì alle carenze del sistema di controllo e di gestione del traffico aereo. Si tratta, infatti, di aspetti di grande interesse per le linee aeree, poiché hanno un forte influsso sull'efficienza, la regolarità e l'economicità dei servizi aerei. Alcuni dei punti che toccheremo non sono riferiti solamente al sistema di gestione del traf-

fico aereo in Italia, ma sono, piuttosto, comuni a gran parte dell'Europa.

I maggiori problemi con cui deve confrontarsi, oggi, il trasporto aereo civile in Europa, sono tali da non poter essere risolti a livello nazionale: essi richiedono una stretta cooperazione tra gli Stati. In questo contesto, le compagnie aeree vedono con favore la partecipazione dell'Italia alle attività di Eurocontrol ed il suo previsto ingresso in quella organizzazione.

Come in gran parte d'Europa, anche in Italia i forti incrementi del traffico aereo stanno creando seri problemi di congestione. Abbiamo notato che nel 1987 il traffico è aumentato di oltre il 12 per cento, con punte di incremento superiori al 21 per cento. Aumenti analoghi si sono verificati anche nel 1988. Le previsioni indicano che la crescita del traffico continuerà e che il numero dei voli in Europa sarà, più o meno, raddoppiato, entro l'anno 2000.

Negli ultimi anni la domanda, in molte parti del continente, inclusa l'Italia, ha superato la capacità del sistema di gestione del traffico aereo, causando seri problemi operativi alle aviolinee, in termini di ritardi, dirottamenti e disconomie nelle operazioni di volo. Secondo uno studio effettuato dall'AEA, l'Associazione delle linee aeree europee, la puntualità dei servizi aerei di linea ha raggiunto in Europa il livello più basso di tutti i tempi e le perdite economiche, da ciò derivanti, riportate dalle linee aeree europee, ammontano a diverse centinaia di milioni di dollari USA. Lo studio dell'AEA indica che 7 voli su 10 delle compagnie aderenti all'Associazione sono stati ritardati a causa dell'insufficiente capacità del sistema di controllo del traffico aereo (ATC), per insufficienza delle infrastrutture tecniche ed inadeguata utilizzazione dello spazio aereo. Il totale dei ritardi subiti è stato pari alla produttività globale di 28 aeromobili (nel 1988, naturalmente).

Il grande aumento dei movimenti aerei ha colto alla sprovvista i pianificatori dei sistemi ATC: gli strumenti necessari ad affrontare in modo efficiente il pre-

sente e l'anticipata domanda futura di servizi aerei non sono tali da poter essere facilmente realizzati in tempi brevi. Per superare l'attuale crisi di capacità è pertanto necessaria un'azione rapida e congiunta degli Stati. Se in Europa non verrà fatto ogni sforzo per attuare sostanziali miglioramenti delle infrastrutture, le carenze del sistema inibiranno seriamente lo sviluppo futuro del trasporto aereo e la situazione, nello spazio aereo europeo e nei maggiori aeroporti, diverrà caotica.

Durante i periodi di punta, il controllo del traffico aereo non è più in grado di stare al passo con l'aumento della domanda. In Italia la situazione è aggravata dalla insufficiente copertura radar in alcune zone del paese. Tale carenza riduce la capacità del sistema e ciò incide sul flusso di traffico che passa sull'Italia.

È chiaro che, per risolvere i problemi imminenti e far fronte alle necessità future, la capacità del sistema ATC di controllo del traffico aereo deve essere accresciuta provvedendo alla realizzazione delle necessarie infrastrutture tecniche e dei mezzi per aumentare la produttività dei controllori del traffico aereo.

Esistono vari mezzi attraverso i quali la capacità del sistema può essere migliorata, ma non è nostra intenzione addentrarci nei dettagli. È comunque di vitale importanza che la sicurezza in volo sia il primo obiettivo e che tutte le misure introdotte per migliorare la capacità globale dei sistemi ATC non intacchino il livello della sicurezza.

L'automazione svolgerà un ruolo sempre più importante nella concezione dei sistemi ATC del futuro. È importante sottolineare, in questo contesto, la necessità di una stretta cooperazione ed armonizzazione nello sviluppo dei sistemi automatizzati in Europa. È necessario, quindi, delineare specifiche linee comuni per evitare le incompatibilità, oggi esistenti, tra i vari sistemi nazionali.

Un maggiore spazio aereo deve essere reso disponibile per l'uso civile. Per accrescere la capacità del sistema, sarà necessario procedere ad una ristrutturazione

dello spazio aereo e della rete delle aerovie esistenti. Ridisegnando lo spazio aereo, dovrebbero venir considerate e pienamente sfruttate le capacità di navigazione dei moderni *jet*.

Per garantire la sicurezza in volo, molti Stati europei, inclusa l'Italia, hanno deciso di separare il traffico aereo civile da quello militare. La separazione molto rigida costituisce spesso uno spreco e non si trova in armonia con un uso più flessibile e meglio ripartito dello spazio aereo, quale risulta necessario per far posto all'aumento della domanda di servizi aerei.

La riorganizzazione e la migliore utilizzazione dello spazio aereo richiederanno, dunque, una più stretta cooperazione ed un più stretto coordinamento tra il settore civile e quello militare.

Le compagnie aeree hanno preso nota, con apprezzamento, del fatto che miglioramenti sono stati ottenuti in questo campo in Italia e ci si augura che ulteriori passi verranno fatti nella stessa direzione.

Avendo riconosciuto l'urgente necessità di un ulteriore sviluppo del sistema di controllo del traffico aereo, gli Stati europei e le organizzazioni internazionali sono attualmente impegnati nella definizione di piani a medio e lungo termine e l'ICAO sta definendo per il prossimo futuro, con la partecipazione attiva delle compagnie aeree, il quadro di una concezione regionale - per grandi aree - del traffico aereo.

Ci si attende che i piani dell'Italia per lo sviluppo a lungo termine del sistema ATC, non ancora resi noti, saranno conformi a queste nuove concezioni.

Il controllo del traffico aereo europeo nei decenni trascorsi si è sviluppato in modo non omogeneo. Vi è grande disparità tra i vari gradi di sofisticazione e di capacità globale a cui gli Stati hanno condotto i propri sistemi nazionali. La struttura frammentata dello spazio aereo risponde soprattutto alle esigenze nazionali, più che a quelle dei flussi di traffico della più vasta area regionale europea. All'interno della Lufthansa, si crede fermamente che la sola soluzione per i pro-



blemi di gestione del traffico aereo in Europa sia quella di creare un sistema ATC unico europeo, con un unico organo responsabile della sua pianificazione e della sua operatività.

Per ciò che concerne la sicurezza del volo in ambito ATC, vi sono vari modi per rilevarla. Uno di questi è rappresentato dal numero di situazioni supposte irregolari registrate durante il volo e riportate dal personale di bordo. Negli anni scorsi, la Lufthansa ha registrato una scarsissima casistica di queste situazioni in Italia; e non vi è, comunque, alcuna relazione evidenziabile in rapporto all'incremento del traffico aereo.

L'attuale organizzazione per la gestione e il coordinamento delle correnti di traffico aereo in Europa (ATFM, *Air traffic flow management*) non è di reale aiuto all'ATC durante i periodi critici, quando la domanda supera la capacità del sistema. Si è infatti sviluppata una organizzazione pletrica con un gran numero di unità ATFM che portano alla conseguente necessità di un'ancora più ampia coordinazione. Per rendere il sistema più efficiente è necessario che si arrivi con urgenza ad una semplificazione e centralizzazione dell'ATFM. Le linee aeree accolgono con favore la decisione, presa di recente dai ministri dei trasporti degli Stati aderenti all'ECAC (*European civil aviation conference*) e dal Gruppo per la pianificazione della navigazione aerea costituito presso l'ICAO, di sostituire l'attuale organizzazione con una unità esecutiva unica, responsabile della gestione dei flussi di traffico aereo per tutta l'Europa occidentale.

Il servizio ATFM di Roma giocherà indubbiamente un ruolo importante durante la fase introduttiva di tale sistema centralizzato, che prevede, in una prima fase, la riduzione dei centri ATFM in Europa a soli cinque, tra cui, appunto, Roma.

I sistemi ATFM, di *management* coordinato dei flussi di traffico, non possono tuttavia risolvere di per sé il problema della congestione. È, quindi, di estrema importanza che gli sforzi si concentrino

sullo sviluppo della capacità dei sistemi ATC e sulla più ampia utilizzazione dello spazio aereo. In nessun caso il servizio ATFM dovrà essere usato come uno strumento per gestire le carenze dei sistemi, come sostituto permanente di un efficiente sistema ATC di controllo del traffico aereo.

Anche per quanto riguarda gli aeroporti, la rapida crescita del traffico aereo sta causando congestioni in alcune delle maggiori strutture del nostro continente (come accade per lo spazio aereo). In Italia, in particolare, tale situazione si verifica a Milano Linate.

Le piccole collisioni con gli uccelli in vicinanza degli scali possono costituire un pericolo durante le fasi di atterraggio e decollo degli aerei. Nel corso del 1987, dalla Lufthansa ne sono state registrate, anche se di lieve entità, a Milano Linate (otto volte), a Napoli (tre volte), a Roma (due volte) e a Venezia (cinque volte). Si tratta di un rischio relativo, ma va tenuto accuratamente sotto controllo nella gestione degli aeroporti.

In Italia, come in altre parti d'Europa, le compagnie aeree sono preoccupate per il mancato adeguamento di alcuni aeroporti alle disposizioni ICAO riguardanti periodiche esercitazioni di emergenza negli scali. Esse sono importanti per assicurare la prontezza e l'efficacia del soccorso, degli interventi antincendio e dei servizi di emergenza in caso di incidenti.

Il funzionamento dei vari servizi e la manutenzione degli impianti nel vasto sistema della navigazione aerea richiede un adeguato numero di addetti altamente qualificati e motivati. Elementi di disturbo nel quadro attuale sono rappresentati dalla carenza acuta di personale in alcuni paesi e dall'incidenza dei problemi di relazioni industriali. Secondo i nostri dati, nel 1988 si sono verificate in Italia 36 azioni industriali (agitazioni) che hanno coinvolto differenti servizi (ATC, dogane, assistenza a terra, eccetera), con effetti vari sulle nostre operazioni.

Tali azioni, in particolare quelle del personale ATC, possono creare seri disordini ai flussi di traffico su gran parte

d'Europa. Oltre agli inconvenienti causati ai passeggeri, esse determinano spesso severe penalizzazioni operative ed economiche ai vettori aerei. L'incertezza frequente circa gli effetti delle agitazioni e, in particolare, l'inadeguato periodo di preavviso sindacale possono incidere sulla sicurezza.

Ancora una volta desideriamo esprimere il più vivo apprezzamento per aver concesso l'opportunità di esporre il nostro punto di vista e le nostre preoccupazioni su alcuni nodi cruciali del settore, con cui sia gli Stati sia l'industria del trasporto aereo in Europa debbono confrontarsi. Ci auguriamo che tale punto di vista possa essere di qualche aiuto ai membri di queste Commissioni nel prendere le necessarie decisioni a sostegno dello sviluppo futuro del trasporto aereo.

**PRESIDENTE.** Ringrazio il dottor Caltolfi per l'esauriente relazione, all'interno della quale sono stati messi a fuoco alcuni dei problemi maggiormente caratterizzanti il controllo del traffico aereo ed, in modo particolare, la questione della congestione e la necessità di promuovere infrastrutture nuove ed adeguate alla crescente domanda di volo.

Cedo la parola al dottor Colin Hume della British Airways.

**COLIN HUME, Superintendent air traffic services and communication della British Airways.** Desidero ringraziare la Commissione, a nome della British Airways, per la possibilità offertaci di esporre il nostro punto di vista.

Abbiamo presentato una relazione scritta che tratta un diverso aspetto della situazione. La nostra compagnia serve 8 aeroporti italiani con servizi di linea e utilizza le aerovie del vostro paese sorvolando lo spazio aereo italiano con i voli a lungo raggio per il Medio Oriente, l'India e l'Africa. Apprezziamo molto, quindi, la possibilità di poter esporre il nostro punto di vista.

La sicurezza aerea può essere valutata considerando una serie di elementi: rapporti su mancate collisioni; rapporti su

episodi di ridotta sicurezza del traffico aereo; rapporti sulla sicurezza aerea; rapporti sugli impatti con volatili; rapporti sulle turbolenze da scia (onde d'urto); rapporti degli equipaggi che, ovviamente sono molto importanti.

Con riferimento alle mancate collisioni, cioè a quelle situazioni che comportano un rischio di collisione, la situazione è soddisfacente. Riceviamo pochissimi rapporti in merito e le cifre sono fortunatamente basse, almeno per gli ultimi quattro o cinque anni. Gli episodi di ridotta sicurezza non comportano un vero e proprio rischio di collisione ma una riduzione dei necessari tempi di separazione tra aeromobili. Anche in questo caso la situazione è soddisfacente.

La sicurezza aerea è un aspetto che ci sta particolarmente a cuore; teniamo la situazione sotto stretto controllo, in Italia, come negli altri paesi.

Seguiamo da vicino anche i casi d'impatto con volatili (nella relazione scritta abbiamo inserito i dati relativi ad un certo arco temporale): la situazione è soddisfacente, anche se abbiamo riscontrato un lieve aumento di tali casi a Milano Linate. Esortiamo quindi le autorità aeroportuali a rimanere vigili rispetto al problema dei volatili.

Non abbiamo ricevuto rapporti su turbolenze da scia in Italia, pertanto la situazione è soddisfacente. Anche i rapporti degli equipaggi, da noi attentamente valutati e tenuti sotto continuo controllo, non indicano particolari aree problematiche.

Con riferimento alle mancate collisioni e agli episodi di ridotta sicurezza, operiamo attivamente in seno alla IATA e io stesso presiedo il gruppo di lavoro di tale organismo sull'analisi delle mancate collisioni. Sappiamo che le autorità italiane istituiranno un analogo gruppo di lavoro nazionale. Siamo estremamente favorevoli a tale iniziativa, che speriamo abbia rapido corso.

Nel Regno Unito esiste già un gruppo di lavoro sulle mancate collisioni, che svolge un'importante attività ai fini del controllo dell'impiego dello spazio aereo.

Quanto agli altri aspetti che riteniamo di nostro interesse, desidero sottolineare, come è stato già fatto in altri interventi, la nostra preoccupazione in ordine a problemi di natura sindacale, che da anni caratterizzano la situazione. Credo che anche attualmente sia stato presentato un preavviso di sciopero, con ripercussioni sul controllo del traffico aereo. Tali agitazioni sindacali comportano gravi disturbi ai flussi di traffico europei, con incertezze e ripercussioni sulla sicurezza, la regolarità e l'efficienza dei voli.

Come è stato già detto, l'intensità del traffico in Europa è in costante aumento e ci attendiamo un ulteriore incremento quest'anno. In questo contesto, le disfunzioni risultanti dalle agitazioni sindacali risultano inaccettabili; da parte nostra, sollecitiamo le autorità italiane ad affrontare questi problemi urgentemente ed in modo definitivo.

Un ulteriore elemento di preoccupazione è costituito dalle interferenze illegali nei canali di comunicazione aeronautica. In passato abbiamo individuato diverse situazioni in cui tali interferenze creano difficoltà agli equipaggi, con effetti anche sulla sicurezza aerea. Vorremmo chiedere alla Commissione se la normativa italiana sia adeguata e consenta di adottare provvedimenti efficaci nei riguardi di chi interviene nelle frequenze aeronautiche. In altri paesi sono state assunte iniziative efficaci e noi saremmo lieti se le autorità italiane facessero lo stesso. Ci preoccupa il fatto che all'aeroporto di Linate non sia stata riconosciuta la categoria III B. Molti operatori hanno ricevuto tale autorizzazione ai sensi delle norme ECAC. Gli aeromobili moderni dispongono infatti di strumenti di navigazione estremamente sofisticati che consentono di operare in qualsiasi condizione meteorologica; anche in questo caso, sottolineiamo l'urgenza del riconoscimento della categoria III B per Linate.

Con riferimento alle esercitazioni di emergenza dell'ICAO, di cui all'allegato 14 dell'ICAO, le autorità dovrebbero far attuare regolarmente tali esercitazioni; la

British Airways sarà lieta di fornire il proprio contributo di esperienza in questo campo.

Un altro importante tema, cui hanno fatto riferimento altri oratori, è l'aumento della capacità dello spazio aereo. Si tratta di un punto essenziale, alla luce dell'aumento medio del traffico del 10 per cento negli ultimi anni. E quest'anno non costituirà senz'altro un'eccezione, per quanto riguarda l'Italia.

In seno alla IATA, noi sosteniamo una serie di attività connesse all'ICAO, all'ECAC, all'AEA e, naturalmente, all'Eurocontrol, per far sì che si realizzi un'espansione della capacità, onde far fronte alle esigenze del settore.

Si tratta, infatti, di un settore in rapida crescita e le autorità debbono esserne consapevoli, creando ulteriori capacità dello spazio aereo e delle strutture aeroportuali; per Linate, in particolare, un tale aumento di capacità ci sembra particolarmente auspicabile.

Desidero a questo punto illustrare le iniziative cui saremmo favorevoli; innanzitutto, la partecipazione attiva ad Eurocontrol, in vista dell'armonizzazione dei piani nazionali e, in particolare, delle procedure operative, delle strumentazioni e delle tecniche, al fine di realizzare un incremento globale della capacità del sistema europeo.

Di grande importanza è una migliore cooperazione tra aeronautica civile e militare, con un impiego strutturato e flessibile dello spazio aereo. In tal senso rileviamo positivamente l'introduzione, l'anno scorso, di rotte complementari che hanno consentito un notevole aumento dello spazio aereo disponibile in Italia.

Siamo al corrente della partecipazione italiana alle varie riunioni dell'ICAO e al gruppo europeo di programmazione per la navigazione aerea, in ordine al miglioramento delle rotte ATS ed, in particolare, al riconoscimento di tali rotte, particolarmente utili per aerei dotati di strumenti di navigazione sofisticati, come quelli che la nostra compagnia impiega da un certo tempo.

Sosteniamo pienamente tutti gli sforzi tesi a migliorare l'impiego dello spazio aereo e delle rotte.

Prendiamo atto della partecipazione attiva dell'unità di gestione del flusso di traffico di Roma alle fasi iniziali del CEU (*central executive unit*) West per il coordinamento del flusso che inizia ad operare questa primavera.

Tale partecipazione è altamente positiva, poiché ci siamo resi conto, alla IATA e all'ICAO, che l'anno scorso si è verificata una perdita di preziosa capacità di spazio aereo, dovuta a problemi di controllo del flusso di traffico aereo.

Un settore che suscita qualche preoccupazione negli ultimi tempi è il servizio informazioni aeronautiche.

La rapida fornitura di una corretta documentazione per gli equipaggi è essenziale per assicurare operazioni sicure ed efficienti. La documentazione, nella forma di carte per l'avvicinamento strumentale, diagrammi di arrivi e partenze, carte di radionavigazione, piani di volo, nastri FMS (*flight management system*) dipende in maniera dominante dalle informazioni preliminari fornite agli operatori nella forma di cicli AIRAC (*aeronautical information regulation and control*).

Onde effettuare la tempestiva informazione degli addetti, per garantire condizioni di sicurezza ed efficienza, è necessario notificare con un certo preavviso eventuali modifiche relative allo spazio aereo.

A tale proposito, dobbiamo purtroppo far rilevare che in alcuni casi recenti le autorità italiane non hanno proceduto alle necessarie notifiche. Rivolgiamo, quindi, un appello agli uffici competenti affinché si attivino per garantire l'invio di informazioni in tempo utile agli operatori e, quindi, agli equipaggi.

Per concludere, desidero ringraziare la Commissione trasporti per averci offerto questa occasione di esporre il punto di vista della British Airways.

PRESIDENTE. Ringrazio il dottor Colin Hume per la sua completa relazione, nella quale ha voluto sottolineare, in modo particolare, il tema delle nuove ca-

pacità aeroportuali che si rendono indispensabili anche nel nostro paese e la necessità di una regolamentazione delle frequenze radio che costituiscono a volte un elemento di disturbo. In proposito, è in corso di esame da parte del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni una nuova normativa sul riordino della materia.

Il dottor Hume ha inoltre fornito chiarimenti in ordine al problema della sicurezza sottolineando la necessità di più pregnanti relazioni industriali per l'eliminazione o quanto meno la riduzione degli scioperi che indubbiamente rappresentano elementi di inefficienza e di preoccupazione per la sicurezza stessa dei voli.

Ci auguriamo che il Governo, nella sua opera costante di mediazione, compia ogni sforzo per eliminare il contenzioso in questo particolare settore.

Esaurita la prima parte dell'audizione, con le relazioni dei nostri ospiti, passiamo alle domande dei commissari.

ANTONIO LIA. Ho chiesto la parola per chiarire una questione. Nel ringraziare i rappresentanti delle compagnie aeree internazionali per il contributo fornito, debbo dichiararmi non soddisfatto di questa prima parte dell'audizione. Infatti, si è parlato soltanto della sicurezza degli aeroporti italiani, della loro organizzazione, della congestione del traffico e degli scioperi.

Noi, invece, vorremmo avere notizie sul livello di sicurezza degli aerei delle vostre compagnie, sull'età degli stessi, sulla loro manutenzione e certificazione, per sapere quali certezze ha colui che sale su un aereo della Lufthansa, della Swissair o dell'Air France.

Dovremmo pertanto, signor presidente, spostare il nostro discorso, per capire quale grado di sicurezza garantiscono gli aerei delle compagnie straniere.

PRESIDENTE. Desidero precisare all'onorevole Lia che le Commissioni hanno predisposto una serie di domande che sono state inviate ai rappresentanti delle compagnie aeree straniere, intervenuti al-

l'odierna riunione proprio per rispondere a tali quesiti.

Gli interventi dei nostri ospiti, pertanto, si sono mantenuti nell'ambito delle nostre richieste, circa l'impatto e le difficoltà riscontrate nel territorio italiano nell'esercizio dell'attività delle compagnie che rappresentano.

ANTONIO LIA. Ma queste cose le sapevamo già!

PRESIDENTE. Se era nostra intenzione richiedere informazioni di tipo diverso, ritengo che, per ragioni di correttezza, avremmo dovuto fornire in anticipo indicazioni in tal senso agli interessati. Indubbiamente, se gli intervenuti sono in grado di fornire le notizie richieste, relative al parco aerei della loro flotta, all'efficienza ed affidabilità degli aerei stessi, al numero di incidenti occorsi, e così via, saremo molto grati se vorranno rispondere. Non credo, però, che si possa sostenere che era questo l'oggetto specifico della discussione odierna, così come era stata organizzata dalle Commissioni. A conferma delle mie parole, cito il telegramma con cui il presidente Testa ha invitato i rappresentanti delle compagnie aeree a partecipare all'audizione odierna, il quale è del seguente tenore: « La signoria vostra ed il suo *staff* sono invitati presso la IX Commissione trasporti della Camera dei deputati, per un'audizione che si svolgerà nell'ambito dell'indagine conoscitiva parlamentare avente per oggetto la sicurezza del volo in Italia; l'audizione verterà sulle vostre valutazioni in merito alle condizioni del traffico aereo ed all'utilizzo dei corridoi aerei, sui rischi di incidenti e sulla situazione attuale della sicurezza del volo, in tutti gli aspetti di vostro interesse, nonché su vostri suggerimenti ed indicazioni per interventi operativi e legislativi ».

Ritengo che tutti gli intervenuti a questo incontro abbiano risposto alle indicazioni fornite dal presidente Testa. Non riterrò, pertanto, pertinenti le richieste che esorbitino da tale contesto, né po-

tranno essere formulate domande in proposito.

CESCO GIULIO BAGHINO. Ma se gli auditi lo riterranno opportuno, potranno pur sempre rispondere ai nostri quesiti!

PRESIDENTE. Ho già affermato, onorevole Baghino, che se gli intervenuti vorranno spontaneamente fornire risposte a tali domande, saremo loro grati, in quanto ciò potrà arricchire in modo decisivo le nostre cognizioni in merito alla sicurezza del volo in ambito internazionale.

MICHELE CIAFARDINI. Sono d'accordo che non si possano oltrepassare i limiti di quanto il presidente Testa aveva richiesto ai vettori aerei con il suo telegramma. Pertanto, non costituisce certo una carenza degli intervenuti il fatto che siano mancate alcune indicazioni che noi avremmo desiderato ottenere. Avremmo voluto sapere, per esempio, quale sia l'età media degli aerei utilizzati dalle singole compagnie, ma non credo che al momento i nostri ospiti siano in grado di fornire dati precisi al riguardo.

Passando ad analizzare quanto ci è stato riferito, debbo dire innanzitutto che mi ha molto colpito il problema, sollevato dal rappresentante dell'Aeroflot, relativo alle verifiche da effettuare sui bagagli. Considero giusta, infatti, l'attenzione rivolta alla questione di bagagli di cui non si conosca il proprietario.

Mi ha sorpreso l'osservazione del rappresentante della KLM, secondo cui in Italia non esiste la possibilità di controllare radiograficamente il bagaglio. Mi risulta, infatti, che a Fiumicino esista un centro (che io stesso ho visitato pochi giorni fa) il quale si occupa proprio di tale verifica sistematica: ho potuto constatare personalmente che tutto il bagaglio delle compagnie cosiddette « a rischio » veniva automaticamente passato in rassegna; le compagnie che non si trovano in tali condizioni di particolare rischio possono, ugualmente, richiedere il controllo di tutto il loro carico. Certo, mi

rendo conto che tale organizzazione dovrebbe essere diffusa in tutti gli aeroporti, mentre attualmente è presente solo a Fiumicino.

Le osservazioni sulla mancanza di un sistema completo di copertura *radar* in Italia sono giuste e noi, come parlamentari, dobbiamo tenerle presenti, anche perché avevamo ricevuto l'assicurazione che tale problema era in via di rapidissima risoluzione, unitamente a quello delle interferenze radio e degli intasamenti delle aerovie.

Per quanto riguarda la questione delle difficoltà sociali, dobbiamo considerare che questa non può essere risolta con un colpo di spugna o autoritativamente; purtroppo si tratta di un problema che potrà trovare soluzione solo in futuro, per mezzo di una legge sulla autoregolamentazione degli scioperi nei servizi pubblici.

Rinnovo l'invito ai rappresentanti delle compagnie aeree qui presenti perché ci forniscano, se sono in grado di farlo e se lo ritengono opportuno, qualche notizia sull'età media delle flotte circolanti in Italia, sulle verifiche tecniche e la manutenzione che vengono effettuate, sul modo in cui vengono alternati gli equipaggi, e così via: il problema della sicurezza, infatti, riguarda il nostro paese, ma anche i vettori che in esso operano.

SILVANO RIDI. Le preoccupazioni del Parlamento in merito alla situazione del volo nascono anche dalla considerazione che l'Europa si sta avviando verso la cosiddetta *deregulation*. Tali misure hanno determinato, negli Stati Uniti, i problemi che sono a tutti noti.

Vorrei sapere in che modo le grandi compagnie aeree intendano gestire tale processo di liberalizzazione, in vista di una scadenza ormai prossima, senza ricorrere a quei processi di abbattimento selvaggio delle tariffe che hanno avuto ricadute non soltanto sulla qualità del servizio, ma anche sulla gestione stessa della flotta.

Le nostre preoccupazioni, ripeto, sono legate anche a problemi di questo tipo, non solo alle questioni dello spazio aereo,

dell'assistenza in volo e dell'introduzione di nuove regole e strutture nel settore.

Ringraziamo i rappresentanti delle compagnie aeree per le notizie che ci hanno fornito con le loro relazioni, ma vorremmo che fossero toccati anche i punti specifici che ho appena ricordato. Ci interesserebbe, cioè, sapere in che modo verrà affrontata la *deregulation*, con quali garanzie per la sicurezza dei voli.

ALTERO MATTEOLI. Desidero innanzitutto ringraziare i nostri interlocutori per la loro disponibilità, anche se devo constatare che nell'ambito dell'odierna audizione si sono potuti registrare, in sostanza, tre diversi tipi di atteggiamenti.

I rappresentanti di tre compagnie hanno conferito una certa dignità a questa audizione presentando una propria relazione abbastanza corposa; i rappresentanti di due compagnie hanno scelto di sostenere che intorno alla sicurezza del volo non esistono problemi e che, pertanto, non vi è nulla da dire; infine, il rappresentante della Pan American ha detto di non poter far riferimento a dati, dichiarandosi tuttavia disponibile a rispondere alle domande che gli verranno indirizzate.

Da parte mia, formulerò una serie di quesiti, seguendo l'ordine degli interventi svolti.

Il dottor Charotte della Air France ha definito i dati a disposizione non significativi, poiché discendenti da un numero piuttosto basso di voli controllati. Egli ha parlato di un potenziale rischio esistente nel tratto situato tra l'aeroporto di Catania e quello di Sigonella. Come si fa fronte a tale potenziale rischio?

Non posso rivolgere domande al rappresentante dell'Aeroflot, dal momento che egli ha detto che a livello di sicurezza non si registrano problemi; non ho la volontà né il diritto di obbligarlo a rispondere ad eventuali quesiti, visto che ha scelto tale strada.

Desidero, invece, approfittare della disponibilità del rappresentante della Pan American.

Alle nostre Commissioni sono state fornite indicazioni differenti intorno al *notam*, il documento informativo di cui dispongono i piloti al momento della partenza: gradirei conoscere anche quella del dottor Spencer.

Sulla scia di un problema già sollevato da un altro collega, vorrei sapere come vengono accertate le condizioni degli aeromobili da parte delle compagnie e dei piloti. È la proprietà a garantire la completa affidabilità dei mezzi oppure le diverse componenti del settore hanno l'accesso e la possibilità di controllo? Mi riferisco ad un accertamento reale, non sulla carta.

Il dottor Catolfi della Lufthansa è colui che, fra gli intervenuti, ha fornito i dati più preoccupanti. Ha detto che in 520 voli alla settimana si registrano seri problemi, che sette aerei su dieci hanno subito ritardi per inefficienze e che in Italia vi è una situazione pericolosa dovuta ad insufficiente copertura *radar*. Non intendo addentrarmi nei dettagli, ma è questa la situazione risultante dal quadro generale che egli ha disegnato. Da parte mia, ho appuntato e virgolettato questi riferimenti; tuttavia, se avessi compreso male, egli avrà modo di chiarirlo in sede di risposta. Comunque, se le cose stessero così, desidererei rivolgere (con molta umiltà) una domanda: cosa fa la Luft-hansa e quali garanzie chiede per operare a fronte di una situazione di questo tipo?

Un ultimo quesito concerne l'esposizione di un rappresentante di compagnia aerea, all'interno della quale è stato rivolto un appello all'autorità italiana in relazione al sistema di informazione aeronautica. È stato detto che la documentazione dovrebbe giungere tempestivamente, mentre ciò non avviene sempre, creando una situazione preoccupante. Anche su tale affermazione desidero richiedere qualche elemento chiarificatore. I nostri ospiti sono tutti tecnici del settore, a differenza di noi che svolgiamo un altro mestiere e, probabilmente, simili frasi pronunciate fra di loro non preoccupano eccessivamente, poiché essi conoscono i nodi della questione; viceversa, il sentir

dire che la documentazione non arriva tempestivamente può allarmare noi profani (che, però, siamo anche utenti).

MAURO DUTTO. Anch'io, come altri colleghi che mi hanno preceduto, desidero ringraziare per la loro disponibilità gli intervenuti.

So che esiste un contenzioso tra le compagnie aeree straniere e l'Azienda autonoma assistenza al volo. Mi risulta che si tratti di un problema soprattutto tariffario connesso al servizio che l'AAAV fornisce agli operatori. Vorrei domandare se la questione investa soltanto le tariffe o anche la qualità del servizio fornito dall'Azienda.

Alcuni elementi critici sono emersi soprattutto nell'intervento del rappresentante della British Airways. Desidero richiedere un chiarimento in termini ancora più espliciti sull'esistenza di un problema riguardante le attrezzature dell'aeroporto di Linate e intorno alla questione della documentazione e dell'informazione sui piani di volo, soprattutto in rapporto alla loro tempestività. Inoltre, in un rilievo riferito ad Eurocontrol per l'adeguamento delle procedure, delle tecniche e della capacità globale emerge un ritardo del nostro paese, e quindi dell'Azienda autonoma assistenza al volo, rispetto agli *standard* europei, già acquisiti da parte degli Stati che hanno aderito ad Eurocontrol.

Ancora: vorrei domandare se il problema degli aerei che dispongono di sistemi di navigazione di tipo avanzato sia già stato affrontato in altri paesi; in questo caso, quali differenziazioni sono state previste rispetto alle procedure normali? Si tratta di programmi rapidamente attuabili o richiedono tempi lunghi e ristrutturazioni particolari?

Infine, se si potesse fare una graduatoria dei principali paesi europei sulla qualità dell'assistenza al volo e della certificazione sugli aeromobili, quale sarebbe la collocazione dell'Italia?

GIOVANNA SENESI. In diversi interventi dei rappresentanti delle compagnie

(credo precisamente in due di essi) è emersa la necessità di un allargamento degli spazi aerei e di una coabitazione fra aviazione civile e militare in termini di maggiore integrazione.

Vorrei sapere se tali problemi vanno riferiti allo spazio aereo italiano o all'intero contesto europeo. Se così fosse, quale tipo di proposte le compagnie hanno avanzato ai propri governi, affinché a livello comunitario queste esigenze vengano recepite?

MAURO SANGUINETI. Anch'io ringrazio i rappresentanti delle compagnie aeree qui presenti per le esaurienti risposte che hanno fornito ai quesiti formulati nel telegramma di invito all'odierna audizione.

A premessa di una serie di mie osservazioni, che si possono anche tradurre in domande, svolgo una considerazione di carattere generale. Si registra in questo periodo un aumento degli incidenti aerei, in modo particolare in alcune zone, e il dato immediato che emerge – almeno per un profano come me, non per un tecnico – è che si tratta prevalentemente di vettori anziani. Intorno al problema della sicurezza, che acquista una sempre maggiore attualità e drammaticità quando accade un incidente, nascono spontaneamente molte domande, alcune delle quali abbiamo già avuto occasione di sottoporre ai rappresentanti del settore di assistenza al volo, delle compagnie di bandiera italiane e delle industrie aeronautiche, nonché allo stesso ministro dei trasporti per quanto riguarda la parte normativa. Ebbene, abbiamo ottenuto risposte non contrapposte, ma certamente diversificate su alcuni temi. Sarebbe interessante verificare la possibilità di avere – oggi o in una fase futura di proseguimento di questo colloquio a livello internazionale – indicazioni di carattere generale, per giungere ad una situazione che garantisca un determinato livello di sicurezza del trasporto aereo.

A tale proposito, una grande imputata dell'aumento dei disastri o della riduzione della sicurezza aerea è la *deregula-*

*tion*. Al riguardo, sarebbe interessante capire se bisognerebbe incentivare gli organismi internazionali – il Parlamento europeo, per quanto riguarda l'Europa – ad individuare normative sovranazionali vincolanti per le compagnie di bandiera o per chi esercisce il servizio di trasporto aereo. Ciò costituirebbe un'azione assai significativa.

In secondo luogo, occorrerebbe fissare per quanto possibile, sulla base dell'esperienza e delle rispettive competenze, parametri tecnici (relativamente all'età e alla tipologia degli aeromobili) in base ai quali individuare delle fasce di sicurezza. Infatti, gli incidenti che si sono verificati recentemente hanno un segno distintivo: la vetustà degli aeromobili, che non so se sia stata la causa degli incidenti stessi (non voglio fare affermazioni del genere!), ma che si presenta come una costante, per cui sarebbe necessario trovare dal punto di vista tecnico risposte convincenti a sostegno o a smentita di ciò che, a prima vista, appare.

Un'ulteriore osservazione concerne il rapporto tra compagnie aeree e industrie aeronautiche, partendo dal presupposto che di qui al 2000, ossia tra pochissimo tempo, vi sarà praticamente un raddoppio della domanda e quindi dell'offerta di trasporto aereo. Si ha la sensazione – per ciò che è a mia conoscenza e per quanto è stato dichiarato – che l'industria aeronautica sia eccessivamente stimolata a produrre vettori, col rischio di non garantire come dovrebbe un maggiore approfondimento sul piano della sicurezza, dal punto di vista dell'innovazione tecnica, dell'assemblaggio e della verifica del vettore.

Non vogliono essere queste affermazioni categoriche, ma sono semplicemente preoccupazioni che nascono in chi è chiamato, come me, a dare un contributo a livello normativo, tenendo anche conto delle informazioni provenienti dal settore tecnico.

Un'ultima considerazione in merito al problema degli attentati. A parte valutazioni diversificate su paesi e compagnie a rischio e sulla scarsa organizzazione di



alcuni aeroporti, esiste una questione di carattere tecnico. Non ho ancora capito – può darsi che si tratti solo di ignoranza di chi vi parla – se sia possibile dal punto di vista tecnico un controllo che garantisca che dentro i bagagli non vi sia esplosivo. Vorrei qualche maggiore chiarimento in proposito.

Vi è infine il problema di una normativa di carattere generale che dovrebbe regolamentare in futuro il trasporto aereo, superando situazioni come quella esistente in Italia – che, se non ho capito male, non vi è in nessun altro paese europeo – della netta separazione tra lo spazio per i voli militari e quello per i voli civili. In Italia tale problema è stato regolamentato in un determinato modo, a differenza di altri paesi. Mi chiedo cosa comporti mantenere normative diversificate e se non sarebbe utile, ai fini di un discorso generale sulla sicurezza, che la CEE individuasse parametri entro cui i singoli paesi, e quindi le compagnie, operassero in modo uniforme, evitando distinzioni o situazioni di maggiore difficoltà derivanti appunto da una diversificazione di normative. Infatti, un'ulteriore costante degli incidenti aerei – che, ripeto, purtroppo è in aumento – è l'eccessivo *stress* dell'uomo e delle macchine che probabilmente non garantisce una condizione di equilibrio, in merito al rispetto delle normative e quindi ad una incentivazione di garanzia per quanto riguarda la sicurezza.

CESCO GIULIO BAGHINO. Approfitto della rara occasione di avere qui riuniti i rappresentanti delle principali compagnie aeree europee per rivolgere loro una preghiera. In altri termini, gradiremmo avere da parte dei nostri ospiti – se fosse possibile – qualche indicazione in riferimento a problemi che devono essere risolti entro il 1992, in modo che attraverso intenti e provvedimenti unitari a livello europeo si sviluppi un servizio di trasporto aereo, merci e passeggeri, che dia la massima sicurezza.

Le indicazioni che ci verranno date, ripeto, possono servire non solo per con-

statare la situazione del momento, ma anche per affrontare e risolvere una serie di problemi in nome dell'Europa intera e quindi di tutte le compagnie che vi operano, anche non europee.

FRANCESCO BARBALACE. Desidero sottolineare un ulteriore aspetto della sicurezza, che non è relativo alla fase del volo e delle rotte, ma che si riferisce al problema dell'uscita e dell'ingresso nelle aerovie. Nel sistema delle compagnie di bandiera dei paesi europei, mi pare si convogli in alcune fasce orarie, segnatamente del mattino, un eccessivo numero di voli. Non vi è un cadenzamento differenziato per fasce orarie, magari adottando politiche tariffarie diverse, per evitare un concentramento dei voli. Per esempio, l'aeroporto di Fiumicino nella mattinata è pressoché invivibile. Il flusso turistico e la relativa domanda di trasporto aereo, i cui dati sono stati qui riportati, probabilmente riproporranno in modo ancor più pressante questo problema, nella prossima stagione estiva.

Mi chiedo se un provvedimento comunitario non potrebbe rappresentare lo strumento adatto per regolamentare i percorsi e, quindi, gli arrivi e i decolli negli aeroporti europei, distribuendoli lungo l'intero arco della giornata, magari praticando una politica tariffaria particolare.

È stata sottolineata, segnatamente dal rappresentante della Lufthansa, l'esistenza di preoccupazioni per la sicurezza dovute alle modalità con cui vengono condotti i controlli a terra. Di fronte alla « specializzazione » ormai raggiunta dalla criminalità, è necessario individuare meccanismi di controllo che assicurino, non solo tramite iniziative governative, ma anche con l'intervento delle compagnie di bandiera, l'efficacia e la precisione delle relative operazioni. È indispensabile, infatti, fare ogni sforzo per evitare il ripetersi di episodi come quello avvenuto recentemente in Scozia all'aereo della Pan American: è stato infatti accertato che quell'incidente fu causato da una carica di esplosivo, la cui presenza a bordo dell'ae-

reo non era stata rilevata dai sistemi di controllo.

Nel *Sunday Times* del 5 marzo 1989 è stato pubblicato un prospetto relativo alla vetustà degli aerei, che ho trovato di grande interesse. Ritengo, infatti, che questo sia un punto di fondamentale importanza per la sicurezza del volo e sarebbe necessario, a mio avviso, che le compagnie di bandiera ponessero una particolare attenzione a tale aspetto e fornissero alla nostra Commissione tutti i dati utili in proposito.

In una precedente audizione abbiamo ascoltato i rappresentanti delle industrie costruttrici di aerei e ci risulta che queste sono tenute, nell'esercizio della loro attività, ad osservare tutta una serie di norme, nonché a fornire alle compagnie aeree precise indicazioni per la manutenzione dei velivoli. È emerso dall'indagine che, a volte, tali indicazioni non vengono rispettate, sia per quanto riguarda le procedure di manutenzione, sia a proposito dell'età massima stabilita per gli aerei in circolazione.

Dai dati di cui dispongo risulta che la Boeing ha ordinato 160 modifiche alle strutture dei propri aeromobili, di cui 70 sul B 727, 50 sul B 737 e 40 sul B 747: si è in attesa che tali misure vengano imposte dalla FAA (*Federal aviation administration*) e quindi adottate dalle varie autorità nazionali. Nel frattempo, però, si verificano incidenti la cui causa è collegata alle strutture degli aeromobili.

Dal numero del *Sunday Times* che ho citato si rileva che sono tuttora funzionanti 213 Boeing 707 costruiti nel 1958: per tali aerei vengono stabiliti limiti precisi, fissati in 20 mila voli, 60 mila ore di volo e venti anni di età (cito solo questi, ma i dati riportati si riferiscono anche a numerosi altri tipi di aerei). Gli aerei che oltrepassano il limite del numero di voli sono 59 su 213; quelli che eccedono il limite del numero di ore di volo sono 47; quelli, infine, che superano il limite massimo dei venti anni sono addirittura 123, ossia quasi la metà. Ritengo che tale situazione provochi problemi per la sicurezza che riguardano tutte le compagnie

internazionali. I dati riportati dal *Sunday Times* lasciano, in effetti, fortemente perplessi in ordine alla scarsissima attenzione dimostrata nei confronti dei limiti di età degli aerei. È probabile che proprio questa sia una delle cause fondamentali degli incidenti che negli ultimi tempi hanno tanto turbato l'opinione pubblica mondiale.

PRESIDENTE. Prima di dare la parola, per le risposte, ai rappresentanti delle compagnie aeree intervenuti, vorrei porre a mia volta alcuni quesiti.

In particolare vorrei chiedere al dottor Spencer, che si è dichiarato disponibile a fornire tutte le notizie in suo possesso – anche se esorbitanti dall'oggetto dell'indagine indicato in precedenza – quale sia l'età media ottimale di un velivolo e, più precisamente, quale sia l'età media degli aerei della Pan American.

Vorrei, inoltre, che egli ci fornisse alcune indicazioni sulla situazione di congestione in cui versano gli aeroporti statunitensi, che causa ritardi piuttosto considerevoli: ciò ci sarebbe utile come elemento di raffronto con le condizioni dei nostri aeroporti.

Raccogliendo, infine, le indicazioni venute da parte di numerosi colleghi, vorrei invitare i rappresentanti delle compagnie a fornirci notizie sui vari programmi di manutenzione e sulle modalità con cui vengono attuati.

GIULIO CATOLFI, *Direttore per le relazioni esterne per l'Italia e Malta della Lufthansa*. Vorrei innanzitutto rispondere ad un'osservazione fatta dall'onorevole Matteoli. La materia che trattiamo è veramente complessa, per questo temo di essere stato frainteso. Certamente il quadro da me delineato non indica una situazione di difficoltà dal punto di vista della sicurezza; al contrario, ho detto testualmente che da questo punto di vista, almeno per quanto riguarda la Lufthansa, non vi è relazione tra l'aumento del traffico aereo e l'eventuale rilevazione di situazioni irregolari a bordo. L'enorme numero di voli che la nostra compagnia

effettua nel suo spazio aereo assicurano un servizio che presenta un altissimo tasso di regolarità e di sicurezza.

Quella che ho descritto è, invece, una situazione generale di enorme espansione, che richiede interventi rapidi ed efficaci di coordinamento del controllo del traffico aereo. In questo senso, abbiamo parlato di sistema ATC unico europeo, di coordinamento tra spazio aereo civile e militare (proprio per venire incontro alle esigenze di nuova richiesta di servizio aereo) e di riduzione in corso dei sistemi ATFM di controllo e gestione dei flussi di trasporto.

Su tali argomenti non vorrei essere frainteso: probabilmente per motivi pratici, l'onorevole Matteoli ha sottolineato e virgolettato solo una parte di quanto ho detto poiché non disponeva del quadro generale della relazione scritta che abbiamo presentato (anzi, pregherei di farla distribuire, in modo che non sorgano equivoci sul contenuto di quanto ho detto).

I sette voli su dieci di cui ho parlato non riguardano certamente i circa 500 voli effettuati dalla Lufthansa, bensì il quadro generale europeo. Si tratta di dati ufficiali dell'AEA, con i quali si è inteso sottolineare che ci troviamo di fronte a disservizi e diseconomie nelle operazioni, ma ciò riguarda tutte le compagnie che circolano in Europa. Probabilmente, i voli della Lufthansa si muovono nell'ambito dei restanti tre, poiché per tradizione la compagnia è caratterizzata da una notevole regolarità.

Tale situazione, inoltre, non concerne le comunicazioni della nostra compagnia con l'Italia. Questo paese rappresenta uno dei fondamentali punti di appoggio cui la clientela si indirizza; di ciò siamo orgogliosi e costituisce forse uno dei motivi della forte espansione che la compagnia ha realizzato con il favore del pubblico, anche per servire l'interscambio economico fra Italia e Germania, che, nel settore industriale, ha interessato un ammontare, se non vado errato, di circa 60 mila miliardi di lire, con la conseguente

necessità di movimento fra i due paesi da parte degli operatori.

Diversi commissari hanno formulato quesiti volti a conoscere le azioni attuate da una compagnia per elevare il livello di garanzia.

Quanto abbiamo esposto implica una serie di attività della compagnia in tutte le sedi, organismi ed istituzioni nazionali ed internazionali nel senso da noi indicato. Si tratta di ottenere che all'interno dei vari paesi e delle diverse organizzazioni (ho citato Eurocontrol, ICAO ed ECAC) si adottino le opportune misure, muovendosi nell'unica direzione da noi ritenuta operativamente giusta per risolvere una parte dei problemi di coordinamento, che — voglio ribadirlo — non riguardano la sicurezza, ma devono far fronte a una forte espansione non prevista del traffico in Europa e nel mondo.

Alcuni aspetti infrastrutturali non sono sufficienti alle odierne esigenze e devono essere adeguati. Tuttavia, tutto il sistema è estremamente sofisticato; occorre sottolineare che non è possibile confrontarsi nell'ambito di un'audizione, trattando l'immensità dei problemi tecnici che riguardano il trasporto aereo. Possiamo, invece, affrontare una serie di questioni specifiche, tenendo presente che si tratta di un'industria colossale, che nell'anno 2000 servirà 2 miliardi di persone. Solo le compagnie che fanno capo al gruppo IATA sono circa 170.

Ora, di fronte ai componenti le Commissioni siedono i rappresentanti di compagnie che sono considerate « autorevoli » o che, quanto meno, costituiscono un campione significativo della situazione generale. Sono stati posti loro una serie di quesiti che investono il quadro attuale e credo che nelle varie risposte tali aspetti siano stati soddisfatti.

Numerose domande hanno riguardato i problemi della manutenzione. È necessario puntualizzare che sono presenti in questa sede solo i rappresentanti di poche compagnie, la gran parte delle quali appartengono alla fascia superiore di coloro che da tempo hanno organizzato una manutenzione, se non perfetta, almeno vi-

cina alla perfezione. Alcune di esse, per esempio, appartengono al gruppo ATLAS (che annovera l'Alitalia, la Lufthansa, l'Air France e la Sabena) che, dopo vent'anni di esercizio estremamente soddisfacente, ha rinnovato negli ultimi tempi il contratto. Il gruppo ATLAS assicura una manutenzione assolutamente eccellente, senza alcun problema ed il suo fatturato ammonta a centinaia di milioni di dollari.

La sicurezza di un aereo dipende da numerosi fattori, uno soltanto dei quali è l'età. Questa incide piuttosto sul costo della manutenzione (e nell'uso del carburante), ma quando le relative operazioni sono effettuate con i dovuti canoni anche l'aereo più anziano avrà la propria totale efficienza.

La Lufthansa applica da sempre il criterio del continuo e rapido mutamento degli aeromobili dopo un certo numero di anni. Quindi, siamo orgogliosi di disporre di una delle flotte più giovani in Europa, la cui età media oscilla fra i tre e i sei anni, valore che si abbasserà ulteriormente con il prossimo rinnovo dei mezzi.

Comunque, lo ribadisco, i termini delle questioni sul tappeto sono estremamente complessi e vasti, ma non riguardano la sicurezza; non ritengo che nell'ambito di un'audizione, in cui vengono formulati quesiti ai rappresentanti di poche compagnie, si possano risolvere problemi che, solo per quanto concerne la Lufthansa, interessano 84 paesi con 174 destinazioni.

**PRESIDENTE.** Ringrazio il dottor Catolfi per le esaurienti risposte fornite e cedo la parola al dottor Charotte.

**CLAUDE CHAROTTE,** *Regional operations manager dell'Air France.* Vorrei rispondere a diverse questioni poste dai commissari, precisando anzitutto che la compagnia Air France è stata invitata qui per esprimere la sua valutazione sulla sicurezza dei voli nello spazio aereo italiano. Perciò nel nostro intervento non abbiamo toccato temi molto importanti che sono stati sollevati dai commissari,

come quello della manutenzione della flotta, e l'altro — assai attuale — dell'età dei velivoli. Non abbiamo neppure affrontato i problemi della protezione dal terrorismo e dagli atti di pirateria.

Ciò non significa, naturalmente, che l'Air France non si interessi a tali questioni; data la specificità del tema propositoci, tuttavia, non ho con me i dati che mi avrebbero permesso di rispondere con la dovuta precisione. Ci impegnamo comunque ad inviarvi una memoria, con il nostro punto di vista su tali importantissimi problemi, ringraziandovi per la vostra pazienza.

Vorrei rispondere su un'altra questione posta in diversi interventi (anche da parte dei rappresentanti delle compagnie aeree) che, pur sembrando poco pertinente con il problema della sicurezza, assume oggi grande rilievo. Mi riferisco al problema della *deregulation* e degli effetti che potrà avere nei prossimi anni sulla capacità dello spazio aereo italiano ed europeo. Riteniamo che questo tema, da me appena accennato per mancanza di tempo, sia di grande rilievo e richiederebbe una specifica riunione della Commissione trasporti. Mi sia oggi consentito solo di rivolgere un invito a tutti i presenti affinché vi sia, a livello europeo, il massimo di collaborazione, nell'intento di costruire uno spazio aereo degno di questo nome e capace di rispondere alle nostre speranze.

In merito al problema degli aeroporti di Catania e di Sigonella, non era mia intenzione allarmare l'uditorio con tale questione, che ritengo possa essere risolta con misure da prendersi *in loco*. Tenendo conto che tra i due aeroporti esiste un controllo aereo comune, si potrebbero sensibilizzare i controllori di volo sulla opportunità di una informazione specifica. Non penso che siano necessari interventi di maggiore portata.

Un onorevole parlamentare ha posto la questione dei rapporti tra civili e militari. Si tratta naturalmente di una questione di rilievo, nel momento in cui si parla della capacità dello spazio aereo in Europa, ma è una questione che, oltre

all'Italia, tocca tutti gli altri Stati europei.

Concludendo, vorrei sottolineare quanto detto dal collega della British Airways a proposito di un tema importante quale la diffusione dell'informazione aeronautica. Per sciogliere ogni dubbio da parte dell'uditorio, vorrei precisare che non si tratta della « *airport information* », ma dell'informazione aeronautica diffusa in via ufficiale dal servizio informazione dell'aeronautica, cioè la diffusione dei *notam* e delle pubblicazioni aeronautiche. Voglio fare a questo proposito un esempio che è di un certo rilievo, oltre che di attualità, e che vi farà capire meglio le parole del mio collega della British Airways. Si tratta delle modifiche alle procedure di avvicinamento agli strumenti dell'aeroporto di Ciampino. Tali procedure sono state modificate, o lo saranno di fatto nei prossimi giorni: ora, le compagnie aeree hanno ricevuto un avviso di operatività di tali modifiche dal 9 marzo, ma la prima compagnia a riceverlo l'ha avuta tre giorni prima. In queste condizioni è impossibile aggiornare non dico la documentazione di volo, ma nemmeno gli strumenti sofisticati di navigazione di cui si parlava, e in particolare gli strumenti di navigazione FMS (sistema di gestione del volo).

In seguito a un nostro intervento, abbiamo constatato che la data di attuazione delle nuove procedure a Ciampino è stata spostata al 16 marzo, cioè tra due giorni: è evidente che termini così brevi sono assolutamente incompatibili con i tempi necessari ad approntare e diffondere una corretta informazione. I tempi ufficiali per simili modifiche, raccomandati dall'ICAO e rispettati dalla maggior parte degli Stati, sono nell'ordine delle sei settimane. Vi ringrazio per l'attenzione.

COLIN HUME, *Superintendent air traffic services and communication della British Airways*. Desidero innanzitutto ringraziare il presidente e gli onorevoli deputati per le loro domande. Come alcuni colleghi hanno già detto, i quesiti abbracciano un

campo molto vasto; farò del mio meglio per rispondere a tutti, senza occupare troppo tempo.

Desidero, innanzitutto, rassicurare i commissari sulla priorità attribuita dalla nostra compagnia alla sicurezza aerea. Garantiamo il controllo continuo delle prestazioni dei nostri aeromobili, col pieno rispetto delle norme di manutenzione. Tali norme sono determinate, all'interno del settore, da esperti di massimo livello, con il coinvolgimento delle case produttrici e delle autorità competenti (nel Regno Unito la *Civil aviation authority*). La British Airways dispone, quindi, di un programma continuo di manutenzione e miglioramento degli aeromobili per garantire la sicurezza degli utenti.

Uno dei quesiti faceva riferimento all'età media degli aeromobili. Nel nostro caso, si tratta di apparecchi relativamente giovani: ne possediamo circa 230, con una grande varietà di modelli (747, *Concorde*, *Tristar*, DC 10, a turboelica, eccetera) e questa ampia gamma di aeromobili richiede un impegno continuo da parte dei nostri esperti addetti alla manutenzione. Siamo molto attivi sul versante della sicurezza aerea: abbiamo un servizio apposito che esamina regolarmente tutti i problemi di funzionamento degli aerei.

Riguardo alla questione dello spazio aereo, desidero fornirvi alcune rassicurazioni.

È stato chiesto se l'Italia si trovi in ritardo rispetto agli altri paesi; risponderò di no, proprio perché l'Italia dà un forte sostegno ai nuovi sviluppi attualmente in corso in Europa. È importante che l'impegno italiano continui, soprattutto all'interno di Eurocontrol anche in materia di ripartizione dello spazio aereo tra operatori civili e militari, onde garantire il massimo uso possibile dello spazio aereo stesso.

In alcuni paesi, esistono procedure molto semplici che consentono una certa flessibilità, rendendo disponibile lo spazio aereo non utilizzato dagli operatori militari. In altri termini, lo spazio aereo disponibile dovrebbe essere utilizzato dagli

utenti che ne hanno bisogno; se gli operatori militari non dovessero occupare uno spazio aereo per un certo periodo, in linea di massima bisognerebbe renderlo disponibile. Si tratta del cosiddetto concetto di controllo per area; posso assicurarvi che gli esperti italiani in seno all'ICAO e all'Eurocontrol sono perfettamente a conoscenza di tale concetto che prevede l'armonizzazione delle procedure e il massimo impiego della capacità disponibile.

Per concludere, la qualità del servizio in Italia è sì soddisfacente ma, in vista dell'aumento della domanda, saranno necessari notevoli sforzi per garantire un adeguato supporto alle infrastrutture, per assicurare ai controllori gli strumenti di cui hanno bisogno ed organici adeguati, promuovendo procedure di automazione per far fronte al previsto aumento del traffico.

Altri quesiti hanno toccato le questioni del terrorismo e dei bagagli. Sono problemi di carattere permanente, che richiedono la massima attenzione di tutte le parti interessate. La British Airways garantisce il proprio impegno su tali problemi, non solo nel Regno Unito, ma anche nel resto del mondo. È fondamentale garantire la sicurezza dei passeggeri.

Si è parlato di norme comuni. Si tratta di un elemento fondamentale, non solo per il controllo di traffico aereo ma per molti altri settori e vettori. Le norme comuni sono la chiave di volta dell'armonizzazione del servizio e sono state ben definite all'interno dell'ICAO e dell'Eurocontrol.

Con riferimento al problema della congestione e della *deregulation*, per quanto riguarda l'offerta di spazio aereo, il controllo del flusso impedisce fenomeni di sovraccarico. Noi saremmo favorevoli all'estensione delle capacità dello spazio aereo, poiché è ovviamente facile limitare la capacità tramite il controllo del flusso, ma un controllo efficace deve accompagnarsi ad un incremento delle capacità che, come ho detto, è realizzabile in vari modi.

È ovviamente difficile rispondere ad una così ampia gamma di domande senza

disporre di una relazione particolareggiata. Vorrei riprendere un tema toccato dal collega di Air France in relazione alle preoccupazioni da me espresse sul servizio informazioni aeronautiche. Come la Commissione sa, tale servizio esiste anche in Italia. Noi chiediamo che non solo gli addetti a tale servizio, ma anche coloro che decidono sulle modifiche al sistema aeronautico trasmettano tali informazioni agli operatori e ai responsabili dei diagrammi con anticipo sufficiente affinché gli equipaggi siano messi al corrente. Desidero sottolineare l'importanza di un'informazione tempestiva, conformemente alle disposizioni ICAO che, peraltro, i vostri esperti conoscono benissimo.

SERGIO ANDREEV, *Rappresentante dell'Aeroflot*. Vorrei fare solo un'osservazione sulla nostra posizione circa il controllo del traffico aereo sul territorio italiano. Penso che nessuno, nell'ambito delle compagnie aeree, possa affermare che la situazione migliorerà. Come è stato sottolineato in questa sede, il traffico aereo sta diventando sempre più pesante; perciò riteniamo che la professionalità dei controllori di volo sia oltremodo importante. Negli anni scorsi non abbiamo avuto alcun reclamo da parte dei nostri equipaggi su tale argomento: il controllo è stato effettuato molto bene e ne siamo soddisfatti.

CHARLES SPENCER, *Capopilota europeo della Pan American*. Rispondo, come promesso, alle domande che mi riguardano come pilota. È stato sollevato il problema delle procedure di notifica tramite i servizi di informazione aeronautica ed è stato citato il servizio *notam* (*notice to air men*). Tali informazioni sono pubblicate giornalmente e fanno parte della documentazione messa a disposizione degli equipaggi prima delle partenze.

Sulla manutenzione, la nostra compagnia usufruisce dei servizi della Boeing, della McDonnell-Douglas, dell'Airbus, della Fokker e di altri prodotti, nonché dei competenti uffici governativi.

Nel mio paese, il FAA è responsabile della supervisione in materia di manuten-

zione. Debbo dire che non ho problemi a portare familiari con me sui nostri aerei. Quanto all'età degli aeromobili, questa domanda andrebbe rivolta direttamente alla sede centrale di New York.

Vi ringrazio per avermi dato la possibilità di intervenire a questa riunione. Tra l'altro, adoro Roma e stamane ho potuto visitare il Pantheon, uno dei più splendidi monumenti del mondo.

GIOACCHINO GRUPPO, *Caposcalo della KLM*. Ho ascoltato attentamente le domande formulate – alcune delle quali non comprese nella informativa richiesta – e cercherò di rispondere con dati concreti. L'età media degli aerei della KLM si aggira tra i tre e i sei anni. Dal 1986 al 1989 vi è stato un rinnovo massiccio della nostra flotta, tant'è vero che in tale periodo sono stati introdotti 31 nuovi aeromobili.

Circa la sicurezza del traffico aereo in Italia, concordo con quanto affermato dal rappresentante della Lufthansa. L'aumento del traffico aereo comporterà sicuramente dei ritardi dei voli, senza tuttavia incidere minimamente sulla sicurezza: rimane infatti inalterata la progressione dei voli che, per quanto riguarda l'Italia, è abbastanza soddisfacente in confronto ad altri paesi del globo.

In merito alla questione del bagaglio, ribadisco che non ci risulta che a Fiumicino questo venga automaticamente controllato dagli organi di Stato. Il controllo è lasciato alla discrezione dei singoli vettori, in conformità alla pericolosità del momento e alle esigenze delle compagnie. Forse sarebbe opportuno approfondire tale tematica che riveste la massima importanza per la maggior parte degli aerei che transitano a Fiumicino.

GIULIO CATOLFI, *Direttore per le relazioni esterne della Lufthansa*. Mi si consenta un'ultima considerazione. Il fattore sicurezza rappresenta uno stimolo psicologico estremamente importante, che incide anche sulla gestione operativa delle compagnie, nonché sulla dislocazione

delle manutenzioni. Per esempio, il centro tecnico di Amburgo, data la fama che gode la nostra compagnia, ha centinaia di clienti (compagnie aeree minori, singoli privati, addirittura sceicchi). È in atto un trend tendente a ottenere il massimo di sicurezza laddove si ritiene possa essere fornita.

Non dimentichiamo tuttavia – al di là di campagne allarmistiche che nascono perché gli incidenti aerei sempre « fanno notizia » – che il livello di sicurezza del trasporto aereo non è paragonabile con quello di qualsiasi altro mezzo di trasporto. In altri termini, è più pericoloso uscire di casa per fare una passeggiata con il cane che viaggiare in aereo. Il rapporto statistico tra numero di voli e passeggeri trasportati nel mondo (che si calcola con una buona proiezione dell'ordine di due miliardi nel duemila) e i pochi incidenti che avvengono è del tutto irrilevante, anche se incide in maniera clamorosa psicologicamente.

PRESIDENTE. Rinnovando il mio ringraziamento agli intervenuti per il diverso contributo fornito ai lavori del comitato misto di indagine, desidero sottolineare che abbiamo avuto riscontri significativi in ordine alle specifiche domande formulate nel telegramma di invito. Siamo pertanto grati a tutti coloro che hanno fornito elementi di valutazione assai pertinenti in ordine alla sicurezza del traffico aereo sul territorio italiano, nonché in merito alle carenze riscontrate. Di tali indicazioni estremamente interessanti terremo debito conto in sede di formulazione di proposte conclusive.

Se nel corso del dibattito alcuni commissari hanno voluto allargare – a mio avviso opportunamente – le richieste di informazioni, ciò deriva dal fatto che il problema della sicurezza è collegato in maniera indissolubile a quello dell'efficienza dei vettori. Da questo punto di vista gli interlocutori di questa sera sono privilegiati, in quanto rappresentanti delle primarie compagnie aeree mondiali, che indubbiamente su questo piano non

sono assolutamente sottoponibili a critiche e valutazioni di carattere negativo. Il problema tuttavia esiste, a livello mondiale, ed è stato giusto e opportuno che nel corso dell'odierna riunione, nell'ambito di un'indagine il cui obiettivo è quello di garantire il maggior grado di sicurezza dei viaggi aerei, si sia ampliata la richiesta di informazioni.

Siamo pertanto particolarmente grati a coloro che hanno voluto rispondere ai

quesiti formulati, mentre altri, pur avendo espresso la massima disponibilità, hanno dichiarato che l'incontro di questa sera è stato utile occasione per vedere una bella Roma sotto un sole assai splendente!

Ringraziando tutti per essere intervenuti, preciso, a conclusione, che la documentazione consegnata è pubblica e sarà distribuita alla stampa.

**La seduta termina alle 17,45.**