

**13**

**SEDUTA DI MARTEDÌ 3 OTTOBRE 1989**

**PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA IX COMMISSIONE  
DELLA CAMERA ANTONIO TESTA**



**La seduta comincia alle 17,35.**

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

**Audizione del ministro dei trasporti,  
professor Carlo Bernini.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulla sicurezza del volo, l'audizione del professor Carlo Bernini, ministro dei trasporti, il quale è accompagnato dal dottor Domenico Majone, presidente dell'ANAV, dall'ingegner Federico Quaranta, direttore generale di Civilavia e dal dottor Fredmano Spairani, presidente del RAI.

In apertura di seduta vorrei rivolgere un saluto particolare, anche a nome degli altri colleghi, al senatore Bernardi che, dopo la forzata assenza per la malattia che lo ha colpito, è tornato a sedere su questi banchi.

Questa audizione mira ad uno scopo ben preciso. Le Commissioni hanno raccolto un abbondante materiale sulle problematiche della sicurezza del volo attraverso l'acquisizione di una serie di documenti e lo svolgimento di numerose audizioni di responsabili dei settori interessati. A questo punto potremmo sostenere di essere oltre la metà del cammino, in quanto già riusciamo ad intravedere le possibili soluzioni.

Le Commissioni hanno anche deciso di fare il punto dei propri lavori organizzando un convegno, che si terrà entro la fine dell'anno, sulla sicurezza del volo.

Vi è il rischio, che vorremmo evitare, che tutto il nostro lavoro non trovi riscontro nella legge finanziaria per il 1990 dovendo, quindi, rinviare ogni iniziativa

agli anni successivi. Intendo dire che il Governo e gli enti preposti alla sicurezza del volo non hanno apprestato gli strumenti, aperto i canali o emanate le norme necessarie per la soluzione del problema.

Poiché già intravediamo alcune linee di convincimento, ritengo che, ascoltando il ministro dei trasporti ed i tecnici che lo hanno accompagnato, sia possibile individuare le questioni che a noi interessano normativamente ed economicamente previste nell'ambito della prossima legge finanziaria, in modo da poter dire una parola conclusiva sugli strumenti necessari per risolvere concretamente questo problema.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti.* Signor presidente, onorevoli commissari, l'intervenuto cambio del Governo durante lo svolgimento di questa indagine mi offre l'occasione di intervenire dopo quel che aveva dichiarato il mio collega e predecessore, onorevole Santuz. Mi sono riletto con cura sia gli interventi del ministro sia quelli dei principali responsabili dei servizi tecnici e devo dire che li ho trovati di grande compiutezza. A me, quindi, resta poco da aggiungere.

Tuttavia, vorrei svolgere alcune brevi considerazioni.

Il problema della sicurezza del volo è tornato recentemente ad una grande attualità per una serie di sinistri, accaduti per fortuna al di fuori del nostro territorio, che hanno coinvolto numerosi cittadini italiani, richiamando l'attenzione dell'opinione pubblica e, quindi, del Governo.

Il Vicepresidente del Consiglio, onorevole Martelli, ha per questo motivo tem-

pestivamente promosso una riunione di tutti i ministri interessati direttamente o indirettamente ai problemi del trasporto aereo. In quell'occasione si è giunti ad una puntualizzazione conclusiva per quanto riguarda l'atteggiamento del Governo in ordine a questo problema, anche se devo dire che il taglio di quell'incontro era più precisamente mirato alla tutela della sicurezza dei cittadini italiani comunque volino, in Italia e all'estero, sia con vettori italiani sia con vettori stranieri.

In realtà, come dirò successivamente, il problema della sicurezza del volo è collegato a quello della sicurezza di vettori di altri paesi e, quindi, è difficile accostarsi ad esso con un approccio di tipo nazionale.

Nella riunione che ho richiamato in precedenza è stata compiuta una riflessione che ha avuto alcune conseguenze sulle decisioni contenute nell'ambito della legge finanziaria.

L'analisi compiuta in quella circostanza ha ricalcato quella che era già emersa nel corso delle precedenti audizioni svolte presso queste Commissioni, come si evince dalla lettura dei resoconti stenografici, intendo dire, in sostanza, che il problema della sicurezza del trasporto aereo in generale dipende da una serie complessa di fattori: dagli aeromobili, dal personale e dalle circostanze esterne di ambiente e di assistenza. Ciascuno di questi fattori è stato approfondito nel corso dell'indagine e su di essi non mi soffermerò se non su specifica richiesta degli onorevoli commissari.

L'attenzione del Governo si è incentrata su una diversa considerazione: il problema della sicurezza deve essere considerato in modo differenziato fra i voli di linea e quelli *charter*. A quest'ultimo fenomeno si ricollegano gli ultimi eventi drammatici che hanno richiamato l'attenzione dell'opinione pubblica.

Per quanto riguarda la sicurezza nazionale del trasporto aereo e, quindi, come si collocano nel nostro paese quei tre fattori, dalla documentazione raccolta da questo comitato, e che io confermo,

emerge uno stato di buona salute. Il problema, delicato ed impegnativo, è di come conservare questa situazione di fronte agli attacchi che ad essa vengono mossi anche sui fronti più « innocenti », come quello della *deregulation* (che di per sé non dovrebbe essere un attentato alla sicurezza, ma che in pratica lo diventa) o dell'aumento della domanda di trasporto. Se manteniamo un apparato stabile di assistenza per la garanzia della sicurezza di fronte a grandezze che variano, il tasso di sicurezza tenderà inevitabilmente a calare. Quindi, l'attuale stato di buona salute, peraltro perfettibile, per essere perfezionato, ma anche solo per essere conservato pone seri problemi di interventi e di investimenti.

Per quanto riguarda, invece, il trasporto *charter*, il discorso è completamente diverso. Esso avviene prevalentemente con aeromobili non nazionali sia perché non disponiamo di un parco macchine infinito, sia per problemi di competitività che soprattutto questo tipo di vettori riesce a realizzare.

Il problema della sicurezza di questi vettori incontra un ostacolo, insuperabile al momento, costituito dal fatto che in base alla convenzione di Chicago la certificazione dell'idoneità dell'aeromobile e della correttezza del suo impiego è affidata agli stessi paesi di origine dell'aeromobile e noi siamo tenuti a prendere per buono quel che essi dicono.

Peraltro abbiamo pensato di assumere un'iniziativa d'intesa con il Ministero del turismo, nel senso di offrire alle agenzie di viaggio una nostra assistenza speciale chiedendo loro, nel momento in cui esse si rivolgono a noi per l'approvazione di voli *charter*, di fornire alcuni dati relativi, ad esempio, agli aeromobili con i quali vengono operati i voli o alle certificazioni necessarie per il velivolo, riguardanti i turni di impiego. Non è, certo, cosa di poco conto! In sostanza, quindi, i turni di impiego coinvolgono a loro volta l'utilizzo del personale. Si tratta in questo caso di un'iniziativa volontaria perché di per sé la convenzione di Chicago risolve il problema diversamente: quando viene

presentato un certificato regolare deve essere accettato e basta, altrimenti forse la convenzione non avrebbe ragione di esistere.

Tornando ai nostri problemi, per quanto riguarda le macchine, il personale e gli apparati di servizio è necessario svolgere alcune considerazioni. L'attività di controllo realizzata dal RAI, da Civilavia e dall'Azienda per il controllo del traffico aereo ed assistenza al volo è costituita da un sistema integrato che garantisce da una parte l'idoneità dell'aeromobile, delle sue variazioni e della sua manutenzione straordinaria e dall'altra l'impiego del personale e il concreto espletamento in volo del servizio di assistenza.

Tale settore è soddisfacente anche se pone due grandi questioni: innanzitutto l'esigenza di un suo consolidamento mediante investimenti cospicui - il piano di investimenti richiesto dall'ingegner Majone è di 1.050 miliardi - e poi problemi di organizzazione e di collaborazione tra Civilavia e il RAI; si tratta della riforma della direzione generale dell'aviazione civile. Su tutte queste tematiche sono state già assunte iniziative.

Un capitolo particolare concerne gli aeroporti; non sto a descrivere il sistema aeroportuale italiano poiché ritengo che la Commissione ne abbia conoscenza diretta, intendo però trattarne in relazione alla sicurezza e non quindi alla capacità o all'efficienza economica.

Per quanto concerne la sicurezza consideriamo il sistema degli aeroporti come un punto terminale di un apparato di assistenza che deve seguire il volo per tutto il suo svolgimento.

La congestione è conseguenza dell'aumento della domanda di traffico e da questo punto di vista sotto l'aspetto tecnico vi è, oltre una certa soglia, una alternativa tra volume e sicurezza. Infatti, in regime di sicurezza non si può intradare e ricevere più di un certo numero di aeromobili; se si vuol fare ciò, bisogna necessariamente ridurre i limiti di sicurezza. Poiché questa seconda alternativa non è praticabile, bisogna ridurre il traf-

fico. Sta di fatto che il problema resta insoluto. Pertanto, l'incremento degli investimenti per l'automatizzazione dei servizi, la copertura *radar* totale e l'assistenza in genere possono condurre ad una soglia quantitativamente superiore mantenendo il livello di sicurezza attuale.

In conclusione, gli investimenti sul piano tecnologico sono necessari a garantire il mantenimento della sicurezza delle operazioni aeroportuali in presenza di un volume di traffico crescente.

L'ultimo punto su cui desidero svolgere ancora alcune precisazioni riguarda l'elemento internazionale del trasporto aereo che può essere ricondotto a due livelli diversi: l'internazionalità, più o meno impropria, europea e la dimensione mondiale. Per quanto concerne l'internazionalità europea, suddivisa a sua volta in due parti - quella dei dodici paesi appartenenti alla CEE e di tutti gli altri - esiste un programma di intensificazione dei rapporti e di unificazione del sistema di controllo. Arriveremo ad un sistema di controllo completo con una certa gradualità che impegnerà dai due ai tre anni, anche se nel frattempo non si vuole un'assenza di controlli, ma un controllo diverso.

In verità il processo di internazionalizzazione ormai sta travolgendo tutti gli elementi della struttura del trasporto aereo: i vettori, la loro composizione, il sistema di addestramento, i controlli che ho appena ricordato; inoltre alcuni ambiti della stessa manutenzione hanno raggiunto una standardizzazione europea.

Per quanto riguarda invece l'internazionalità a tutto campo, vale a dire a livello mondiale, l'unica iniziativa consistente è rappresentata dal sostegno alle tesi che noi avanziamo in sede ICAO per l'integrazione e l'ammodernamento della convenzione di Chicago. Certamente tale convenzione è valida; tra l'altro è immutabile il dato della responsabilità delle singole autorità governative dei diversi paesi, però è auspicabile e necessario un sistema di controlli parametrici aggettivi che deve rendere uniformi e quindi garantiti tali *standard*.

Devo aggiungere, per quanto riguarda più strettamente la legge finanziaria, che nei provvedimenti di accompagnamento abbiamo previsto due ordini di interventi, il primo dei quali concerne il mantenimento delle risorse speciali disponibili a suo tempo individuate per i sistemi aeroportuali di Roma e Milano. Sono fondi giacenti dal 1975 che abbiamo cominciato ad utilizzare solo adesso, ma credo che d'ora in poi la spesa sarà piuttosto rapida e sicura. Non spaventatevi quando vi accorgete che per il prossimo anno sono previsti solo, se non sbaglio, 40 miliardi, poiché vi sono 200 miliardi di residui passivi e possiamo esser contenti se riusciremo a spenderli tutti nell'arco del 1990. Anche se ascoltando gli interlocutori locali il denaro non è mai abbastanza, in realtà con la cifra a disposizione otteniamo un notevole potenziamento dei due sistemi aeroportuali principali; rimarranno probabilmente problemi di esercizio, soprattutto di coordinamento, in particolare tra gli scali milanesi, con un maggiore impiego progressivo dell'aeroporto Malpensa rispetto alla sua attuale sottoutilizzazione, in confronto alla congestione di Linate, dovuta ad errate ragioni di efficienza o prestigio.

Permane comunque il problema di tutti gli altri aeroporti italiani che vengono definiti da qualcuno « minori »: trovo tale dizione assai impropria poiché non legata a criteri oggettivi come, per esempio, il numero di passeggeri, ma ricordiamoci che tra questi aeroporti minori sono compresi quelli di Genova, Torino, Trieste, Venezia, Napoli, Bari, Catania e Palermo, solo per citare i principali. Non è prevista una riduzione del traffico su tali aeroporti, ma un aumento; quindi occorre intervenire su questi scali e, a questo punto, sorge una questione assai più complicata perché gli interventi diventano molteplici e i soggetti operativi locali non presentano sempre la stessa forza e un'eguale struttura. Avendo a disposizione uno stanziamento di 135 miliardi — cifra esigua ma non spesa — è sorto il duplice problema di integrare queste risorse (parzialmente si è provve-

duto, poiché a tali fondi aggiungeremo, nei prossimi tre anni, altri 200 miliardi) e soprattutto di adottare procedure che consentano in concreto di effettuare la spesa: il principale nemico è proprio il sistema procedurale oggi seguito.

L'esperienza effettuata, non senza inconvenienti, con i provvedimenti sui campionati mondiali di calcio, ci ha suggerito di chiedere l'inclusione nella legge di norme volte ad accelerare le procedure. Quindi, per gli aeroporti diversi dai sistemi di Roma e Milano sarà previsto un incremento di risorse e sarà proposta una semplificazione drastica delle procedure in corrispondenza dell'urgenza di procedere al completamento, all'ammodernamento ed all'attrezzatura di molti altri scali.

Per completezza devo aggiungere che spesso ho sentito fare un riferimento ai nuovi aeroporti; per la verità gli aeroporti italiani non sono pochi, ma di scali nuovi se ne parla da tempo fondamentalmente in relazione a due localizzazioni: la prima è relativa al terzo aeroporto della Sicilia da situare nella parte meridionale della regione. Il discorso è già stato avviato ed è stata formulata una proposta che è all'attenzione di Civilavia; successivamente dovrà essere trasmessa al Consiglio superiore dell'aviazione civile per la valutazione dell'opportunità di procedere allo studio di fattibilità. L'altra (si tratta di un vecchio discorso che il senatore Patriarca conoscerà più degli altri) concerne un nuovo aeroporto a Napoli, in sostituzione di quello di Capodichino, da costruire a Lago Patria o in altro luogo. Devo dire onestamente, anche per mia conoscenza diretta, che l'aeroporto di Napoli dispone di una buona aerostazione ed ha nettamente migliorato la gestione dei servizi in genere ma, anche per la presenza della base d'armamento della seconda compagnia nazionale, non rappresenta il « fiore all'occhiello » del nostro sistema nazionale. Vorrei precisare che il mio è un discorso politico: lascerò poi la parola ai tecnici, che sono da noi profumatamente pagati, per saperne di più. Si ritiene che l'aeroporto di Capodi-

chino si trovi in una posizione inadeguata e che non sia possibile ristrutturarlo; di qui l'esigenza di uno scalo sostitutivo. In merito a tali questioni, né il ministro dei trasporti in questo momento, né il disegno di legge finanziaria fra qualche giorno potranno dirvi di più. Preciso tuttavia che per quanto riguarda il terzo aeroporto siciliano è stata adottata un'iniziativa opportuna.

Resto a vostra disposizione per le considerazioni concernenti la politica del settore, mentre i nostri preziosi collaboratori lo saranno per tutte le altre questioni.

**PRESIDENTE.** Vorrei sapere, in primo luogo, per quanto riguarda l'aeroporto di Napoli — questione attinente alla sicurezza — se sia allo studio un progetto fattibile. Infatti, si tratta dell'unico aeroporto di cui si sente parlare con insistenza sotto i profili della quantità di traffico e della sicurezza.

In secondo luogo, concordo con il ministro sulla necessità di investire soprattutto in tecnologie, in questa fase (tra l'altro, è questo l'investimento che rende), anziché nelle strutture.

Pare anche a me che la questione delle procedure di spesa e soprattutto la legge speciale per gli aeroporti di Roma e di Milano abbiano rappresentato qualcosa di impensabile in un paese moderno, ma ritengo non sia stata sufficientemente chiarita una questione che riguarda strettamente il Ministero, attinente al ruolo, alla modernizzazione ed al sistema dei controlli di Civilavia, nonché al sistema dei controlli degli stessi ispettori di Civilavia, che, per la verità, sembrano numericamente esigui e teoricamente gravati di grandissime responsabilità. Allora, è vero che abbiamo di fronte un problema di controlli che si aggraverà nel futuro, perché immagino che, aumentando il traffico, aumenteranno anche i vettori.

Per quanto concerne la sicurezza dei voli *charter* e le ispezioni, esiste una normativa internazionale, ma probabilmente si potrebbe fare di più, dato che, in fin dei conti, questi aerei atterrano negli aeroporti del nostro paese. In pratica, al-

cuni interventi di controllo sono previsti, ma non vengono mai esercitati, neanche « a campione ». Si tratta di una questione che in questa fase mi interessa molto, anche perché ricordo quanto è stato detto in passato su questo punto: sostanzialmente, manca una struttura adeguata. Lo stesso RAI non mi sembra sufficientemente dotato per le operazioni di controllo; dalle notizie che abbiamo, per tali operazioni, che rivestono ancora un altissimo livello, si è denunciata un'insufficienza di personale e di tecnici. Vorremmo essere tranquillizzati, proprio perché si va ad investire in tecnologie e non in strutture a terra, sulle operazioni di controllo (limitandoci agli aerei italiani e tralasciando per ora la pagina relativa ai controlli internazionali). Ciò perché, ove si rendesse necessario inserire qualche nuova voce nel disegno di legge finanziaria al fine di migliorare la situazione attuale (aumento di organici, facilitazioni di vario tipo), mi parrebbe questa l'occasione per farlo.

**MICHELE CIAFARDINI.** Prendiamo atto che il Vicepresidente del Consiglio, dopo l'ultimo disastro aereo, ha convocato quella riunione di cui tutti hanno parlato. A dire il vero, nel corso di tale riunione sono emersi alcuni fatti che un Vicepresidente del Consiglio avrebbe dovuto conoscere prima, senza rimanerne sorpreso.

Il ministro Bernini ha portato a nostra conoscenza elementi molto interessanti; intanto, ha parlato di una richiesta, da parte dell'ANAV, di 1.050 miliardi di lire per l'ammodernamento e per le tecnologie e, se non erro, ha detto che in tre anni verrà concessa a tale azienda la possibilità di contrarre mutui, cioè di accedere al mercato. Se nel disegno di legge finanziaria — come mi risulta — ciò è previsto, noi comunisti siamo compiaciuti, perché si tratta di una richiesta, rimasta senza risposta, avanzata da noi anche lo scorso anno. Infatti, riteniamo che gli enti preposti alla sicurezza debbano essere in grado di gestirsi; non siamo, cioè, per l'assistenzialismo puro e semplice. Certo, sarà necessario prevedere

la possibilità di un effettivo ammodernamento; per esempio, l'ultimo disastro avvenuto a Palermo a causa del vento...

PRESIDENTE. Non avvenuto...

MICHELE CIAFARDINI. Non avvenuto, d'accordo, comunque, si tratta ugualmente di un disastro, nel senso che è stato necessario un intervento del pilota, peraltro effettuato con grande capacità, il quale è stato però lasciato solo di fronte alle sue responsabilità perché (insisto in quest'affermazione) è il pilota che, nell'attuale legislazione nazionale ed internazionale, ha l'ultima responsabilità. Al fine di garantire la sicurezza, dovremmo fissare, per esempio, alcune condizioni minime e regole da rispettare in ogni aeroporto, modernizzando a tal fine le dotazioni tecnologiche.

In quella famosa riunione convocata dal Vicepresidente del Consiglio si è parlato anche dell'unificazione dei compiti relativi al controllo ed alla verifica della sicurezza, il che fa presupporre una ristrutturazione complessiva dei tre massimi enti ad essa preposti, Civilavia, RAI e ANAV. Mi sembra anche questa una misura giusta, a meno che non diventi una soluzione che nasconda altre cose. Sul piano di principio, tale unificazione rappresenta un fatto di notevole rilevanza, come pure è importante che il Governo italiano, almeno nell'ambito della CEE - anche se i pericoli non sembrano venire direttamente dal versante europeo - si faccia promotore di un'iniziativa volta alla revisione delle convenzioni internazionali, che ormai hanno fatto il loro tempo, visto che hanno circa mezzo secolo. In pratica, si potrebbe istituire un ente sovranazionale, che si ponga al di sopra delle singole autonomie statali. In realtà la convenzione di Chicago impedisce che si possa effettuare - così come pensava l'onorevole Martelli - la verifica di ciascun aereo. A meno che non si modificchino le convenzioni internazionali, in Italia ciò non è possibile.

Tuttavia, ritengo che si possa procedere ad alcuni adempimenti fondamentali

che, tra l'altro, sono stati annunciati. Per esempio, per quanto riguarda la questione dei voli *charter*, lei ha fornito, signor ministro, delle indicazioni che ritengo giuste. Ma sul piano spicciolo, non penso sia opportuno affidare i problemi inerenti ai voli *charter* solo alle agenzie turistiche che spesso approfittano della buona fede del cliente che, il più delle volte, non sa cosa significhi ciclo o anno. Un aereo di vent'anni che ha compiuto pochi cicli può essere più affidabile di un aereo nuovissimo, i cui cicli però sono stati numerosi. A mio avviso, il Governo dovrebbe farsi promotore di un'iniziativa tesa a garantire almeno una corretta informazione.

Concordo sugli interventi di potenziamento degli aeroporti di Roma e Milano per i quali sono stanziati da anni finanziamenti finora mai utilizzati, oltreché di adeguamento di altri aeroporti italiani non certo minori, come quelli di Napoli, Bari, Bologna, Torino e via di seguito. Ritengo anch'io, altresì, che la sicurezza offerta dalla compagnia di bandiera, che va mantenuta e potenziata, sia pressoché totale per quanto può essere sicuro il trasporto aereo, e ciò vale anche per la maggior parte delle compagnie europee. Vorrei sapere cosa si intende fare per il momento in merito al riequilibrio dei voli *charter* che non possono essere soltanto affidati a compagnie estere, o nazionali, ma non di bandiera, ma anche all'Alitalia. I voli *charter*, infatti, sono i voli del futuro, delle grandi vacanze, in una fase in cui tutti viaggiano e la domanda di mobilità non è più arrestabile.

ROBERTO VISIBELLI. Desidero rivolgere al ministro due brevissime domande. In primo luogo, il presidente del RAI, la cui importante funzione tutti conosciamo, è venuto in questa sede a « battere cassa » per l'impossibilità di svolgere i compiti assegnatigli, data la scarsità dei fondi a disposizione. Ebbene, è pervenuto un finanziamento per questo organismo?

Inoltre, vorrei conoscere l'orientamento del ministro riguardo all'ipotesi che sta emergendo di creare, in luogo di



una pluralità di controllori e di vari enti, un'unica *authority* aeroportuale.

SILVANO RIDI. La prima domanda che desidero rivolgere al ministro Bernini riecheggia le questioni poste dal presidente. Il Governo ha una sua proposta organica, o se non una proposta una linea propositiva per quanto riguarda l'ipotesi di un più efficiente coordinamento delle competenze di Civilavia, ANAV e RAI e altri organismi, come le commissioni di cui si è tanto parlato per quanto riguarda l'indagine tecnica sugli incidenti e i mancati incidenti? Vi è una linea di proposta per cercare di esaltare in termini di efficienza e di capacità di intervento, queste strutture che abbiamo e che dobbiamo in qualche modo completare? Ciò è molto importante ai fini dell'innalzamento della soglia di sicurezza.

Personalmente, sono contrario all'unificazione delle competenze in un unico « carrozzone », ma riterrei più positivo che tali competenze fossero articolate in base alle responsabilità dei diversi soggetti che dovranno essere ben definiti. Ciò presuppone un ruolo di coordinamento e di supervisione da parte di Civilavia molto più ampio di quello che attualmente esercita. In merito a questa esigenza di carattere organizzativo, per la quale vi è anche la necessità di un potenziamento di mezzi, uomini e capacità superiori alle attuali, esiste una proposta concreta? Ne ha parlato l'onorevole Martelli, anche lei vi ha fatto cenno: ebbene, esiste effettivamente un'ipotesi del genere?

La seconda domanda riguarda il problema di Eurocontrol, affidato in gran parte alla responsabilità del Ministero degli affari esteri. È vero che si tratta di una convenzione rispetto alla quale siamo arrivati in ritardo, ma non vi è la possibilità di guadagnare del tempo? Esiste da parte del Governo o di chi detiene le competenze in materia un'iniziativa per superare certe impostazioni burocratiche per le quali si rinvia di qualche anno la possibilità di adesione del nostro paese a

questa forma di controllo del traffico aereo?

Ancora, in rapporto all'assemblea di Montreal vorrei sapere se il Governo italiano ha deciso quale posizione assumere. Anche il collega Ciafardini ha parlato di convenzioni che hanno ormai fatto il loro tempo, di convenzioni stipulate quando il traffico aereo era di un certo tipo, così come gli aeromobili, e quando gli Stati erano in grado di offrire garanzie diverse rispetto alle attuali, proprio perché il parco delle macchine volanti non poneva i problemi che oggi invece esistono.

Il Governo italiano, rispetto a quest'esigenza d'innalzamento delle soglie di sicurezza, si presenta con qualche proposta? Infine, esiste la questione di cui abbiamo discusso anche in una precedente seduta (e alla quale confesso di avvicinarmi con difficoltà) relativa alla reciprocità: se volessimo effettuare dei controlli, a nostra volta anche i nostri velivoli dovrebbero sottostare ad eventuali verifiche. Si potrebbero tuttavia ipotizzare delle deroghe a questa regola prevedendo, per esempio, che un aereo, una volta superato un determinato numero di operazioni in fase di atterraggio e di decollo, ossia quando è stato sottoposto ad un certo numero di sforzi statisticamente dimostrati, non possa essere oggetto di particolari controlli da parte del paese che lo ospita. Questo, al fine dell'adozione di un criterio di reciprocità, ci porrebbe in condizione non di fare accertamenti sugli aerei di linea (che, in genere, sono macchine di costruzione recente, perché la compagnia di bandiera aliena gli aeromobili che abbiano superato un certo numero di ore di volo), ma di controllare gli aerei *charter*, che vengono gestiti da piccole compagnie di volo dopo essere stati acquistati presso le compagnie di bandiera, con l'impegno di provvedere ad una serie di interventi, che solo in parte vengono attuati.

Potremmo, in sede di assemblea, per lo meno sostenere, come ipotesi, che per quanto riguarda le macchine che abbiano superato una certa soglia di impiego, non basti, per autorizzarne l'atterraggio, la

presentazione di documenti (che restano comunque fondamentali), ma occorra anche innestare una opportuna verifica. L'attuazione di una tale ipotesi avrebbe un impatto psicologico estremamente favorevole sull'opinione pubblica ed inoltre costituirebbe un deterrente per le compagnie che utilizzano vecchie « carrette », affinché queste ultime non volino più. In questo modo, gli utenti degli aerei *charter* avrebbero maggiori garanzie di sicurezza nel volo e le stesse compagnie proprietarie di tali aerei sarebbero stimolate a tenerli in ordine, consapevoli che altrimenti pagherebbero un duro prezzo.

GIROLAMO LA PENNA, *Relatore per la IX Commissione della Camera*. Desidero ringraziare il ministro Bernini per l'efficace suo intervento e sottolineare due punti sui quali esprimo particolare soddisfazione. Il primo punto è dato dal fatto che, nella passata legislatura, questa Commissione approvò notevoli provvedimenti per il miglioramento del sistema aeroportuale italiano. In effetti, provammo un senso di grande delusione nel momento in cui dovemmo verificare l'esistenza di gravi impedimenti in relazione alla capacità di spesa. Ritengo pertanto che l'iniziativa del ministro dei trasporti tesa alla semplificazione delle procedure al fine di realizzare interventi di spesa più concreti e più tempestivi debba riscuotere il nostro consenso. Domando, però, come essa verrà posta in atto (se, cioè, lo sarà ed in quanta parte in via amministrativa od in via legislativa).

Essendo urgente un intervento in tale materia, credo che dobbiamo sollecitare il ministro a muoversi lungo questa via.

Il secondo punto è dato dal fatto che questa Commissione svolse, nel corso della legislatura precedente ed anche all'inizio del 1988, notevoli interventi, d'intesa con la Comunità economica europea, per un'azione comune in materia di sicurezza nel volo. Infatti, affrontammo con grande preoccupazione tutta la vicenda della *deregulation* derivante da un certo indirizzo reaganiano che andava realizzandosi negli Stati Uniti d'America.

L'Alitalia, dal canto suo, ci fece presente più volte che quella nuova spinta sul piano della concorrenza economica si sarebbe ripercossa sulla scrupolosità nell'attuazione degli interventi in tema di sicurezza nel volo.

CESCO GIULIO BAGHINO. Invece, è avvenuto il contrario.

GIROLAMO LA PENNA, *Relatore per la IX Commissione della Camera*. Sì. Il problema va affrontato, dunque, nel modo corretto che è stato indicato dal ministro Bernini, giacché ha ormai assunto una rilevanza internazionale. Pur tuttavia, nell'affrontarlo, non incontreremo, a mio parere, una grande adesione, specialmente al di fuori dell'Europa. Non varrebbe dunque la pena di sperimentare (come è stato fatto in questi ultimi anni) una possibilità di accordo in ambito europeo, caratterizzato da una comune tradizione e da comuni preoccupazioni in materia di sicurezza (anche se la Commissione CEE, seguendo un criterio di liberalizzazione, si è mossa in una direzione diversa)?

Ritengo, infine, che l'indicazione data dal ministro dei trasporti nel senso di tentare una modifica della convenzione di Chicago per quanto riguarda i voli *charter*, nonché una rielaborazione degli accordi internazionali per i voli possa formare la base di una trattativa da cui derivino alcuni risultati concreti.

GUIDO BERNARDI, *Presidente della VIII Commissione del Senato*. Desidero soffermarmi brevemente sul tema dei voli *charter* per fare presente che vi è un altro elemento da tenere in considerazione: mi riferisco all'elemento umano.

Spesso, le cause degli incidenti aerei non sono soltanto attribuibili alla vetustà od all'inefficienza delle macchine, ma possono essere fatte risalire anche ad un errore umano. Gli ultimi incidenti hanno dimostrato che talvolta è stato il comandante dell'aereo a non avere saputo affrontare una situazione di emergenza, o addirittura ad averla voluta affrontare nell'illusione di poterla superare,

condannando così a morte gli occupanti quell'aereo.

Dunque, per gli aspetti legislativi che possano riguardare il rinnovo della convenzione di Chicago, sottolineerei la necessità che l'elemento umano venga più rigidamente regolamentato, in modo da garantire che il pilota del velivolo sia nelle condizioni psicofisiche più efficienti e non venga sfruttato eccessivamente, giacché spesso è proprio l'eccessivo sfruttamento del pilota la causa del danneggiamento di un aereo.

Ci sono certi episodi, in questa nostra civiltà moderna, che mi sconcertano. Tutti ricordano la vicenda della petroliera Exxon, che ebbe quell'epilogo a causa dell'ubriachezza del comandante. Sembra impensabile che una grossa compagnia petrolifera abbia affidato il governo di una superpetroliera ad un alcolizzato.

PRESIDENTE. E ad uno solo.

GUIDO BERNARDI, *Presidente della VIII Commissione del Senato*. Sì. Questo è un esempio che può essere riferito, analogamente, a quanto accade nel settore dell'aviazione commerciale.

Il riferimento all'elemento umano mi porta ad un'altra considerazione, giacché non conosco i contorni precisi della regolamentazione economica di tale elemento. Mi giovo pertanto di una esperienza fatta in altro settore.

La direzione centrale della motorizzazione civile fu autorizzata con legge speciale ad aumentare il proprio organico, insufficiente per la crescente funzionalità di quell'ente, mediante concorsi per l'assunzione di un certo numero di ingegneri. Eguale autorizzazione fu data quando a Milano, per il noto scandalo, si verificò una spaventosa carenza di personale della motorizzazione civile. Anche in quella circostanza, il Parlamento emanò una legge speciale. Ordunque, l'esperienza ha rivelato che pochissimi ingegneri si presentarono al concorso statale per l'assunzione presso la motorizzazione civile, perché le retribuzioni erano – e sono tuttora – così basse da scoraggiare i giovani ingegneri, i

quali vanno a lavorare nell'industria privata.

Quando si chiede un aumento del personale, si rischia anche in questo caso di emanare una legge a vuoto, che potrebbe non avere un'adeguata risposta perché nessuno verrebbe a servire uno Stato che lo pagasse male. Oggi, con una professionalità crescente (penso, per esempio, alla professionalità altissima degli ingegneri del Registro aeronautico italiano, od a quella dei controllori di volo, sottoposti ad uno *stress* notevolissimo), qual è la retribuzione assicurata?

Dunque, negli aspetti legislativi che dovremo trattare, è possibile inserire l'elemento della professionalità correlato con un incentivo economico che incoraggi a farsi assumere da tali organismi?

GIROLAMO LA PENNA, *Relatore per la IX Commissione della Camera*. Magari con lo sganciamento dal pubblico impiego.

GUIDO BERNARDI, *Presidente della VIII Commissione del Senato*. Anche con lo sganciamento dal pubblico impiego. Questo letto di Procuste, che finisce per premiare i più pigri, i più negligenti ed i più impreparati, è un danno enorme per lo Stato, che solo apparentemente risparmia per non pagare di più poche persone; ma in realtà non risparmia.

Ultimo elemento, in relazione alla problematica sul personale, è quello della formazione professionale.

Formare un ingegnere aeronautico può essere più facile che formare un controllore di volo. Domando al presidente dell'Azienda autonoma assistenza al volo come si assicura un ricambio dei controllori di volo (dei quali soprattutto mi preoccuperei in questa situazione), perché mi pare di aver udito che l'età media di tale categoria è piuttosto alta e che si corre il rischio, dato il preoccupante invecchiamento del personale, di non trovare ricalzi giovani in una professione che richiede prontezza di riflessi e capacità di reazione immediata e che pertanto esige un'età che permetta una notevole elasticità mentale. Cosa possiamo fare, quindi,

per facilitare una preparazione professionale per mestieri di così altissimo livello? Si tratta di una domanda che dobbiamo porci ed alla quale dobbiamo fornire una adeguata risposta legislativa.

Non parlo della riforma di Civilavia, perché ne hanno già parlato altri, ma anche su questo problema mi sembra che il Governo non abbia le idee molto chiare. Infatti, ha circolato nei mesi scorsi una bozza di riforma in cui livelli gestionali, di controllo e di programmazione si confondevano allegramente e che, quindi, manifestava un'assoluta incoerenza rispetto agli impegni per la razionalizzazione del settore.

GIOVANNA SENESI. Mi conforta sentir dire dal presidente della VIII Commissione del Senato che il Governo non ha le idee molto chiare. Ho ascoltato la relazione del ministro che ci ha annunciato alcune novità positive, ma onestamente devo dire che sono cose del tutto scontate. Si tratta infatti, signor ministro, di soluzioni sollecitate in varie sedi e durante tutti i lavori di questo comitato misto, sia dai suoi componenti sia da altri colleghi parlamentari.

Sinceramente, mi sarei aspettata qualcosa di più. Al di là delle sollecitazioni già avanzate dai miei colleghi di gruppo, mi aspettavo un piano, magari un po' conciso, che sulla sicurezza potesse dare una garanzia a chi viaggia.

Corriamo il rischio, mi rivolgo anche al presidente, al di là del convegno che organizzeremo, di non fornire risposte concrete ai passeggeri. Sollevo questo problema in tutte le sedute di questo comitato misto e lo ribadisco ancora una volta.

Gradirei, infatti, che gli aerei oltre ad essere sicuri arrivassero anche in orario. Non si riesce a comprendere quali siano le cause dei sistematici ritardi che si registrano in tutti gli aeroporti italiani, non solo in quelli di Milano e di Roma. Si continua a ricorrere alla precettazione che è uno strumento efficace nell'immediato ma che dà il senso dell'« al lupo, al lupo! ». In realtà, devono essere risolte le

questioni fondamentali che mettono in discussione la funzionalità degli aeroporti.

Quindi, al di là della discussione sulla legge finanziaria, sollecito il Governo a presentare al Parlamento un progetto complessivo a breve ed a medio termine sulla sicurezza del trasporto aereo. Non possiamo continuare con le sedute determinate dallo stato di emergenza! Il giudizio della gente ed anche dei tecnici è che queste Commissioni di indagine costituiscano una semplice occasione di incontro! Dopo l'iniziativa del Vicepresidente del Consiglio non ho visto alcun provvedimento conseguente!

Sia i responsabili del settore civile sia quelli del settore militare hanno predisposto un elenco dei punti di crisi e di difficoltà degli aeroporti; gradirei che il ministro, con l'ausilio dei suoi valenti tecnici, ci fornisse un elenco di interventi precisi.

Non condivido la responsabilizzazione delle agenzie turistiche e chiedo che il passeggero abbia la facoltà di optare per un diverso programma di viaggio. I dati sulla sicurezza dell'aeromobile devono essere evidenziati e se il passeggero non si fida della compagnia deve avere la possibilità di cambiare il programma di viaggio. Il passeggero non deve essere vincolato agli interessi economici che ruotano intorno ai voli *charter*!

Per quanto riguarda l'intreccio fra quei fattori che il ministro richiamava, ritengo che si possa avviare, in primo luogo a livello europeo, una iniziativa per la garanzia del controllo a terra.

È di ieri la notizia della messa a Milano per i morti nel disastro di L'Avana. Non possiamo rispondere a queste famiglie con le messe! Lo dico molto chiaramente e con tutto il rispetto!

Dobbiamo fornire a chiunque viaggia un sistema di sicurezza più garantito a livello nazionale e mondiale.

MAURO DUTTO. Signor presidente, nel ringraziare anch'io il ministro desidero svolgere alcune considerazioni. Questa indagine conoscitiva sulla sicurezza del volo è nata prima degli ultimi incidenti e

credo debba andare avanti prevedendo gli interventi che dovranno essere contenuti nella legge finanziaria e cercando di superarli con proposte di lungo periodo e di richiamo al Governo ad una costante attenzione per i problemi della sicurezza del trasporto aereo che si protragga nel tempo attraverso le successive leggi finanziarie, non mollando mai su questa materia.

Mi sembra che l'intervento del ministro abbia colto alcuni aspetti generali del problema, contingenti e non, ed abbia risposto alle nostre richieste in merito agli orientamenti sugli impegni da assumere nell'ambito del provvedimento finanziario.

Pur essendo piuttosto soddisfatto dell'inquadramento generale del problema, gradirei maggiori chiarimenti sulla situazione italiana.

Sono infatti convinto - e credo che il ministro lo abbia già detto anche con riferimento ai problemi dell'autotrasporto e delle ferrovie dello Stato - che in Italia il problema sia, al di là dell'aspetto finanziario, soprattutto di razionalizzazione.

Mi sono opposto in passato alla creazione di un comitato per la sicurezza del volo perché lo ritenevo impostato con grosse zone d'ombra, soprattutto sul piano della sua collocazione in termini di attività e di linea di principio rispetto alle altre funzioni della sicurezza che non erano state chiarite nel nostro paese.

In che cosa consiste il problema? Se esso consiste nella funzione di sicurezza dell'aviazione civile e nella necessità del suo potenziamento siamo d'accordo. È invece questione completamente diversa la creazione di un ente che stia al di sopra delle funzioni amministrative ed esecutive, con il compito di effettuare analisi e richiami all'attività degli organi esecutivi operanti in questo campo.

Il problema della sicurezza può essere limitato all'aviazione civile? Non deve forse essere allargato, considerate le cifre, al trasporto stradale, a quello marittimo e ferroviario?

Ritengo che se il ministro non ci fornirà un'indicazione sulla ristrutturazione del suo dicastero, anche in termini di tempo, questi aspetti verranno affrontati per segmenti e con una difficoltà di approccio globale. Lo dico perché ritengo che oggi sia impossibile gestire seriamente un problema di tale importanza quale quello di riuscire ad assumere personale qualificato che viene attratto da attività private più remunerative, cercando di ristabilire in un certo senso la « sovranità » della funzione pubblica.

Comprendo la necessità di individuare formule gestionali diverse, anche se su tale argomento sto camminando « sulle nuvole » poiché faccio un discorso come se sapessi, e invece non so, quali saranno effettivamente gli orientamenti del ministro in tale materia. Sarà comunque molto importante conoscere quali soluzioni potranno essere avanzate, perché il problema della sicurezza in relazione alla sfera di competenza del Governo e della pubblica amministrazione deve essere guardato in un quadro globale e razionale nel quale non si creino enti su enti e funzioni su funzioni, ma si instauri una complementarità funzionale che offra una risposta al problema. Successivamente verificheremo quale garanzia rispetto al Parlamento e all'opinione pubblica possa essere individuata attraverso organismi che sorvegliano coloro che devono svolgere il controllo quotidiano sulla sicurezza. A tale proposito desidero poi chiedere al ministro qualche informazione; per ora mi limito soltanto a domandargli se i 1.050 miliardi definiti « piano di investimento » per l'ANAV siano stati già stanziati nell'ambito della legge finanziaria e se non ritiene il ministro di dover individuare, anche in questo caso, meccanismi atti a garantire che tale spesa vada a buon fine.

Abbiamo avuto nei confronti dell'ANAV un'aspra polemica che si è assopita anche a seguito di eventi internazionali che hanno richiesto il massimo dell'attenzione; ritengo che il ministro dei trasporti debba occuparsi in qualche modo

dell'organizzazione dell'azienda per l'assistenza al volo.

Per quanto riguarda gli aeroporti, si è in presenza di una spesa consistente che di fatto è stata bloccata; in questo senso tale problema supera quello della sicurezza, poiché riguarda la capacità di spesa della pubblica amministrazione. Il ministro ha parlato di misure che semplifichino i tempi e quindi abbrevino procedure che attualmente appaiono assai ritardanti. Siamo interessatissimi a questo aspetto, ma credo che vi sia un problema di garanzia rispetto alle procedure ed alla trasparenza. Ho sotto gli occhi un esempio negativo: i campionati mondiali di calcio in molte città italiane sono diventati occasione per consentire opere che sono state intraprese in una maniera assurda, favorendo situazioni non dico illegali – perché la legalità è assicurata dalle leggi – ma che non tranquillizzano sul piano della trasparenza.

Sono certo che una buona utilizzazione delle norme esistenti ed il rispetto dei tempi previsti possano consentire il completamento delle opere alle scadenze, senza determinare negative accelerazioni dei lavori. Su tale punto considero opportuna una piena chiarificazione. Non è il caso di parlare in questa sede del sistema aeroportuale, poiché avremo altre occasioni in cui valutare le scelte strategiche che il ministro intende adottare. Oggi abbiamo principalmente trattato dal punto di vista della sicurezza problemi che dovremo affrontare nel merito e con un'ottica che guarda certamente alla sicurezza, ma soprattutto all'intervento infrastrutturale.

Chiedo al ministro di rispondere brevemente alle domande che ho posto e spero di poter avere con lui e con tutti i colleghi della Commissione un confronto in una fase che da un lato è matura per decisioni strategiche e dall'altro richiede uno scambio politico su alcuni punti di rilievo.

CESCO GIULIO BAGHINO. Concludere un'indagine conoscitiva di tal genere e

domandarci ancora se è necessaria la costituzione di un comitato per la sicurezza del volo, di cui si è parlato per due legislature, senza aver scelto la strada da seguire per individuare tale strumento di garanzia, è assai rischioso.

A parte questa considerazione, desidero leggervi un passo dell'articolo 33 della convenzione di Chicago sull'aviazione civile per chiedermi come mai si affermi che, quando un aeromobile di una compagnia estera dispone del certificato, non sia possibile effettuare controlli. Tale articolo recita: « I certificati di aeronavigabilità, così come i brevetti e le licenze rilasciati o convalidati dallo Stato contraente in cui l'aeromobile è registrato, saranno riconosciuti come validi dagli altri Stati contraenti, sempre che le condizioni in base alle quali i certificati o licenze sono stati rilasciati o convalidati siano eguali o al di sopra degli *standard* minimi » (e a questo proposito è necessario un controllo) « che potranno essere stabiliti conformemente alla presente convenzione ».

Mi sembra quindi che sia opportuno un controllo per verificare la validità dei certificati e le modalità del rilascio. Mi pare invece che ciò non avvenga, ma semplicemente si constati l'esistenza del certificato. Se si dichiara che esistono controlli immediati, allora desidererei che si rispondesse alle mie interrogazioni circa gli accertamenti effettuati per determinati voli.

Su 103 aeroporti solo in 47 di essi esistono gli uffici di Civilavia; è vero dunque che dal 1972 in poi non vi è stato l'aumento indispensabile e necessario di personale, ma non comprendiamo come mai in una voce a parte risultino 360 addetti in esubero. Quindi, non viene aumentato l'organico laddove i servizi lo richiedono e si trattiene personale non utilizzato. Vorrei sapere per quale motivo, in presenza di questa differenziazione, Civilavia trasferisca a diversi aeroporti i dirigenti che hanno sostenuto un concorso per altri scali che risultavano carenti. Queste situazioni aumentano i disagi e diminuiscono le efficienze.

Ho sollevato questi rilievi per il fatto che mentre cerchiamo di individuare le modalità per garantire il più possibile la sicurezza del volo non provvediamo alle disfunzioni immediate, almeno per eliminare ciò che è possibile, in attesa di raggiungere l'*optimum*.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Per quanto riguarda gli aspetti tecnici delle domande formulate, lascio la parola ai miei collaboratori qui presenti.

FEDERICO QUARANTA, *Direttore generale dell'Aviazione civile*. Desidero innanzitutto fornire qualche informazione in merito ad un'iniziativa adottata dall'Italia in sede internazionale. Nell'assemblea dell'ICAO, che non si è ancora conclusa (è iniziata il 19 settembre e terminerà il 7 ottobre prossimo), il nostro paese ha presentato un documento, in linea con gli impegni assunti qualche mese fa; tale documento si riferisce alle regole di navigabilità degli aeromobili in generale, ma poi si sofferma su quelli che hanno una lunga età di servizio, 20-25 anni; è questo un dato da definire, in quanto, come è stato giustamente rilevato, l'anzianità è in funzione al grado d'impiego ed al tipo di manutenzione.

Il problema che abbiamo posto all'ICAO è quello di rivedere la normativa internazionale; è stato giustamente detto che ci muoviamo proprio in ambito internazionale e che quella è la sede in cui la questione deve essere posta, dibattuta e risolta. L'abbiamo posta preliminarmente agli Stati europei, sia all'interno della CEE, sia nell'ambito dei 23 paesi che costituiscono la CEAC, cioè l'Europa allargata ai paesi non appartenenti alla Comunità, che aeronauticamente fanno parte di un'unica famiglia.

In questo incontro abbiamo ricevuto un sostegno totale a tale iniziativa, proposta poi, come ho già detto, all'assemblea.

PRESIDENTE. Vi è disponibilità a cambiare i parametri?

FEDERICO QUARANTA, *Direttore generale dell'Aviazione civile*. Vi è disponibilità

a rivedere le normative. Esistono due problemi: il primo, di natura tecnica, è quello di definire se esistano nuovi limiti da stabilire per gli aeroplani invecchiati, che non possono, sia pure sottoposti a manutenzione, continuare a volare all'infinito. Pertanto, dal punto di vista tecnico, l'ICAO deve stabilire parametri nuovi per la certificazione di queste macchine. Il secondo problema è di natura legale ed è in riferimento all'articolo 33 del codice della navigazione: questo dovuto riconoscimento delle certificazioni degli altri Stati rappresenta una questione che va rimessa in discussione, in riferimento soprattutto agli aeromobili che destano maggiori preoccupazioni.

Per quanto riguarda l'età degli aerei, a prescindere dall'impiego e dal fatto che siano utilizzati per voli di linea o *charter* (in quanto il problema della sicurezza si pone per gli uni e per gli altri), cosa è stato ottenuto dall'ICAO? Questo documento è stato prima supportato in pieno dagli Stati europei e poi accettato dall'assemblea, che ha già demandato la materia al Consiglio. Quest'ultimo ha disposto che la commissione di navigazione aerea, l'organo che dovrà poi agire, si riunisca al più presto - è previsto un incontro a novembre - per esaminare l'argomento in dettaglio. Quindi, almeno dal punto di vista dell'impostazione, l'Italia ha già affrontato il problema e ne ha ricevuto non solo credibilità ma anche interesse e sostegno; dato che si tratta di una questione che va al di là dei confini nazionali, essa va esaminata in ambito internazionale.

Colgo l'occasione fornita dalla lettura dell'articolo 33 per rispondere all'obiezione dell'onorevole Baghino; tale articolo dice che le certificazioni sono riconosciute dagli altri Stati sempre che siano osservati certi minimi. Tali minimi sono quelli stabiliti dalle documentazioni dell'ICAO, cioè dai documenti tecnici che tutti i paesi sono tenuti a rispettare. La convenzione del 1944 è schematica, stabilisce alcuni criteri, ma poi rimanda agli elaborati tecnici.

Per quanto riguarda l'aeroporto napoletano di Capodichino, siamo tutti con-

vinti che sia al limite della sua capacità operativa, anche perché è circondato dalle abitazioni. Pertanto, non si tratta di una questione di sicurezza, bensì di inquinamento; infatti, un aeroporto circondato da case crea in tal senso molti problemi e preoccupazioni. Quindi, l'esigenza di un nuovo aeroporto è da riconfermare. Ricordo che la legge n. 111 del 1971 prevedeva uno stanziamento di 20 miliardi di lire per i tre aeroporti di Firenze, Napoli e Agrigento; quest'ultimo sarebbe quel terzo o quarto aeroporto siciliano di cui oggi ci stiamo ancora occupando. Purtroppo, i 7 o 8 miliardi stanziati all'epoca per ogni aeroporto dovranno diventare probabilmente, per la costruzione del nuovo aeroporto di Napoli, 8 mila. Esistono pertanto notevoli preoccupazioni per l'ingente somma che dovrebbe essere spesa.

**PRESIDENTE.** È stato individuato un sito definitivo?

**FEDERICO QUARANTA, Direttore generale dell'Aviazione civile.** È stato redatto, ed a suo tempo approvato, uno studio di fattibilità ed è stata individuata l'area di Lago Patria come un sito idoneo ma non esclusivo, in quanto è stata messa in discussione per i problemi connessi con l'esistenza del lago. L'area alternativa è quella di Grazzanise, in cui risiede l'aeroporto militare, anch'essa ritenuta idonea e, tra l'altro, nel quadro del sistema aeroportuale dell'Italia centrale, più vicina a quella romana. Il problema è di grande attualità, ma oggi non abbiamo finanziamenti per pensare ad un'opera di questo genere. Potremmo però aggiornare quello studio di fattibilità: assicuro che la direzione generale di cui sono a capo si attiverà affinché si adotti quanto meno una soluzione di larga massima.

**PINO LUCCHESI.** Saremmo dell'idea di annullare gli stanziamenti previsti per Firenze.

**FEDERICO QUARANTA, Direttore generale dell'Aviazione civile.** Sono già stati an-

nullati a suo tempo, in quanto assorbiti dalla linea ferroviaria Firenze-Pisa in virtù di un'altra legge.

Per quanto riguarda i controlli « a campione », l'articolo 801 del codice della navigazione li rendeva obbligatori, ma l'esplosione del traffico aereo ha reso impossibile tale obbligatorietà per tutti gli aerei italiani e stranieri, di linea o *charter*; l'articolo 13 della legge n. 213 del 1983 ha modificato tale normativa ed ha concesso ai direttori di aeroporto la facoltà di effettuare tali controlli. Questa facoltà non implica che non debbano effettuarli; li debbono effettuare, e posso assicurare che ciò avviene. Innanzitutto, vi è un controllo documentale, cioè una verifica delle certificazioni di bordo, di quelle dei piloti, di quelle antiacustiche, delle manutenzioni eseguite e così via. Inoltre, anche su nostra direttiva ai direttori di aeroporto, quando si manifestino palesi situazioni di irregolarità (possono esserci aerei fermi per alcune ore per manutenzione, possono verificarsi talvolta alcuni guasti anche ad aerei italiani in altri scali), occorre, prima che venga data l'autorizzazione al decollo, l'acquisizione di un *telex* da parte dello Stato di immatricolazione che confermi — purtroppo, si tratta solo di un documento cartaceo — che le riparazioni effettuate sono tali da garantire nuovamente la navigabilità. Ci affidiamo, pertanto, a questi documenti di verifica; però, è comunque un segno di attenzione nei confronti di certi problemi.

In alcuni scali, come quelli di Verona e di Bologna, atterrano aerei *charter* di compagnie straniere meno note; il problema, in tali aeroporti, è effettivamente creato dalle preoccupazioni suscitate da quelle compagnie in ordine alle quali non abbiamo sufficienti elementi di conoscenza circa le certificazioni tecniche o gli enti presso i quali eseguono le manutenzioni e via dicendo.

Per quanto riguarda la capacità di controllo ed il ruolo di Civilavia, al di là degli aspetti politici già illustrati e che meglio illustrerà il ministro, non vi è dubbio che, a fronte di un aumento del trasporto aereo negli ultimi 10-20 anni,



non vi sia stato un accrescimento della struttura; è chiaro, quindi, che quest'ultima sia in un certo senso in sofferenza. Posso però confermare in questa sede che, nonostante tale sofferenza, garantiamo ancora oggi la sicurezza del trasporto aereo. Non è possibile, comunque, ignorare un problema obiettivo: dal 1975 al 1988 il traffico è passato da 20 a 42 milioni di passeggeri negli aeroporti italiani, mentre Civilavia ha sempre un organico di 1.100 persone, di cui 500 a Roma e 600 negli altri aeroporti. L'onorevole Baghino ha parlato di 103 aeroporti, ma questa cifra comprende anche gli *aeroclub*, mentre sono solo 47 quelli aperti al traffico commerciale. Indubbiamente vi è una distribuzione notevole di scali ed una sostanziale inadeguatezza delle strutture. Si tratta di un problema oggettivo, ma trarre da questo conclusioni affrettate non credo sia opportuno.

In merito alla questione di Eurocontrol, l'Italia partecipa a questo organismo anche se non ne ha ratificato l'adesione in modo formale, ma il ministro degli affari esteri sta lavorando in questo senso. Si tratta di una struttura cui partecipiamo attivamente e alcuni benefici si sono visti nella recente stagione estiva perché i coordinamenti internazionali hanno consentito una fluidità di traffico ben superiore a quella verificatasi nell'estate dello scorso anno.

DOMENICO MAJONE, *Presidente dell'Azienda autonoma assistenza al volo*. Il ministro ha chiarito con puntualità i suoi intendimenti ed ha specificato quali sono le tendenze per assicurare un sistema di assistenza al volo che continui ad essere sicuro, pur nell'evoluzione costante della domanda.

Il ministro Bernini ha parlato di due prospettive la cui contemporaneità è necessaria affinché lo sviluppo del trasporto aereo sia confacente ai tempi. Tali prospettive, che devono sempre essere bilanciate, sono la sicurezza e la capacità. Non intendo in questa sede parlare della sicurezza perché un'opzione tra sicurezza ed incremento della produttività non si

pone. L'ANAV, non solo in base alle indicazioni politiche ma per propria convinzione, laddove non ha capacità di assistenza, riduce i flussi. Per dare una prospettiva della capacità, desidero segnalare alcuni dati salienti: nel 1989 effettueremo *grosso modo* assistenza a 700 mila voli, contro una capacità annuale complessiva di circa 800 mila voli. Mi riferisco all'assistenza di precisione, per i voli in IFR, mentre, se si considerano i voli VFR che si effettuano negli spazi inferiori, la capacità è raddoppiata. Poiché questi 800 mila voli (riferiti alla nostra capacità ragguagliata) sembrano eccedenti rispetto alla domanda ci è stato chiesto perché abbiamo necessità di ulteriori incrementi di capacità, che si ottengono solo con investimenti tecnologici. Ci si domanda inoltre come mai avvenga che talvolta si verifichino nel cielo degli ingorghi.

Voglio precisare che la nostra capacità produttiva di 800 mila voli rispetto ai 700 mila cui effettivamente diamo assistenza è una capacità produttiva ordinata. In altri termini, se l'arco temporale quotidiano di attività potesse dilatarsi anche nelle ore notturne, evidentemente la nostra capacità potrebbe assorbire anche i « picchi ». Questa possibilità tuttavia non esiste in presenza di una concentrazione di voli nelle ore di punta, che potrebbero meglio definirsi « periodi di punta », considerata la loro ampiezza. Siamo in eterna rincorsa della domanda, perché la nostra capacità non può assorbire i picchi; d'altra parte non credo che possa essere dimensionata rispetto ai picchi eccezionali una capacità di sistema, che assorbirebbe ben più di 1.050 miliardi, onorevole Dutto.

Ci siamo allora proposti – e il ministro ha recepito questa indicazione, tant'è vero che nella legge finanziaria questa cifra è prevista – di non inseguire più la domanda, ma di arrivare ad una capacità che consenta di avere un « polmone » residuale, proprio per l'esigenza di una corretta gestione del trasporto aereo. I 1.050 miliardi servono a questo e anche per far fronte alle attività ed alle esigenze di qui al 2015, che rappresenta una data fati-

dica cui si rivolgono tutti i piani a lungo termine sia in sede ICAO sia in sede Eurocontrol, oltre che in ambito nazionale. Allora la tecnologia sarà completamente cambiata. Esiste una proiezione di un milione di voli nell'immediato e vi è l'ipotesi che si arrivi a due milioni di voli gestiti dall'Azienda, per quanto riguarda lo spazio aereo italiano, addirittura prima del duemila.

In relazione a queste proposizioni, il piano è confacente. Inoltre, è stato predisposto anche un piano finanziario ponendo il traguardo al 1994, pena il non mantenimento degli impegni assunti dai ministri, anche in relazione alle esigenze, in sede europea.

Si è parlato di ritardi. Faccio notare che nel 1988 i ritardi in generale, dovuti anche a questioni ATC, hanno penalizzato l'Azienda e l'economia nel suo complesso per alcune migliaia di miliardi. Per lo meno il 10 per cento è stato a carico dei nostri vettori, in Italia e all'estero. Facendo mente locale, a fronte dell'assorbimento di questi maggiori costi, gli investimenti sono sani, non soltanto per adempiere ai nostri doveri, ma per assorbire le perdite che paga l'economia di ciascun paese.

In proposito, vi sono anche nostri piani sia tecnologici sia finanziari. Il presidente è già in possesso di questi documenti da lui richiesti. Comunque, presento qui ufficialmente il programma poliennale di completamento che è uno dei primissimi documenti che il ministro Bernini ha avuto dall'Azienda.

Non mi soffermo sulla questione dei ritardi, anche in relazione al fatto che vi sono problemi relativi al personale; si tratta – se mi è consentito – di una parte « molesta » del personale. Si è parlato qui di impieghi e della tendenza a considerarli remunerativi. I miei « personaggi » – ne parlo non in senso spregiativo, perché professionalmente sono personaggi – anche quelli che oggi si battono, percepiranno mediamente nel 1990, a parificazione del contratto, intorno e oltre i 70 milioni di lire lordi all'anno.

Non desidero pronunciarmi oltre, perché non ho contezza delle remunerazioni degli impiegati statali; ma non conosco neppure quali siano le remunerazioni dei primari ospedalieri.

MICHELE CIAFARDINI. Non parliamo dei professori !

DOMENICO MAJONE, *Presidente dell'Azienda autonoma assistenza al volo*. Con questo, signor presidente, non voglio assolutamente limitare l'autonomia delle persone nel richiedere il progresso del loro proprio benessere; dico soltanto che ci sono dei limiti obiettivi.

PRESIDENTE. Ringrazio il dottor Majone e do senz'altro la parola al dottor Spairani, presidente del Registro aeronautico italiano.

FREDMANO SPAIRANI, *Presidente del Registro aeronautico italiano*. Prima di parlare del Registro aeronautico italiano, desidero esporre una mia considerazione circa la possibilità di controllare aerei *charter* vetusti che giungano nel nostro paese.

È vero che vi è l'ICAO, con le sue norme (alle quali abbiamo aderito), e che, pertanto, dovremmo accontentarci delle certificazioni redatte dagli Stati che osservano le stesse norme da noi adottate; ma è pure vero che i paesi europei sono d'accordo sulla necessità di una modifica di tali norme, anche se essi sono in minoranza, tra i paesi aderenti all'ICAO, rispetto a quelli aeronauticamente meno sviluppati, i quali oppongono delle resistenze alle modifiche che l'Europa sarebbe in grado di suggerire e, poi, di attuare. D'altro canto, è anche vero che gli Stati Uniti d'America ed il Canada si liberano, spesso, degli aerei particolarmente malandati, o quando riescano ad ottenere certe informazioni sulle aziende che li gestiscono. Vorrei ricordare che l'FE è stata costretta, a causa della *deregulation* (che ha sovvertito tutto), a pagare degli informatori sia nelle aziende, sia nelle società di gestione, per avere

notizie e poter intervenire; e dagli informatori – soprattutto dalle aziende di manutenzione – è venuta a sapere che determinate compagnie non hanno provveduto alle prescritte manutenzioni.

**PRESIDENTE.** Ciò risulta già nei resoconti stenografici di questa indagine conoscitiva.

**FREDMANO SPAIRANI, Presidente del Registro aeronautico italiano.** Penso, dunque, che potremmo cercare di fare qualche cosa, ovviamente fornendo assistenza ai dirigenti degli aeroporti, i quali non hanno una professionalità che permetta loro di svolgere il controllo degli aerei. Basterebbe, come deterrente, compiere un controllo ogni tanto per scoraggiare molte compagnie intenzionate ad operare nel nostro paese.

Per quanto riguarda il RAI, desidero ripetere quanto ebbi modo di scrivere in un libro bianco.

Abbiamo un problema relativamente alle retribuzioni, per risolvere il quale stiamo elaborando un nuovo contratto che ci permetterà di allineare gli stipendi dei nostri ingegneri ai livelli di mercato.

Abbiamo, poi, un problema relativamente ai concorsi, che durano in media 14 mesi. Non voglio dire che tali concorsi vanno deserti; desidero tuttavia fare presente che gli ingegneri concorrenti sono in numero sempre minore, a tal punto da non permetterci di coprire il numero dei posti messi a concorso. Nell'ultimo caso, dopo 14 mesi, su dieci ingegneri vincitori del concorso quattro hanno dichiarato di rinunciare.

**CESCO GIULIO BAGHINO.** Hanno rinunciato perché, dopo 14 mesi, hanno trovato un posto migliore.

**FREDMANO SPAIRANI, Presidente del Registro aeronautico italiano.** Dunque, il RAI non sta bene in questo momento. Ma a chi obietta che, anche se non sta bene, il RAI non può produrre sicurezza, rispondo che produciamo sicurezza mandando sul campo tutti gli ingegneri dei quali disponiamo. Certo, in tale modo penalizziamo

le aziende, che aspettano che l'ingegnere del RAI vada a rinnovare il certificato per aerei che costano miliardi; penalizziamo i costruttori, com'è accaduto nel caso di Piaggio, che mi ha telefonato ieri dall'America pregandomi di mandare colà un ingegnere perché stava per arrivare un collaudatore dell'FE. Si tratta veramente di una situazione critica.

Non siamo presenti nei contesti internazionali, laddove si decidono le norme che, poi, devono essere anche da noi rispettate. Mi riferisco, per esempio, alla vicenda del convertiplano Eurofar, che diventerà una realtà, alla cui preparazione l'Italia non partecipa perché non ha persone da mandare. Questa è la situazione del Registro aeronautico italiano. Che cosa, dunque, dobbiamo fare? Nello scorso mese di luglio, inviai al ministro dei trasporti una lettera in cui descrissi la situazione, con particolare riferimento alle carenze dell'organico ridotto ormai al 50 per cento (tenendo presente che gli ingegneri assunti necessitano di un periodo di quattro o cinque anni di formazione prima di poter operare) e lo pregai di estrapolare dal decreto-legge sulla ristrutturazione di Civilavia un provvedimento per l'assunzione diretta di un certo numero di ingegneri con professionalità già formata. Essendo caduto il Governo De Mita, il nuovo ministro dei trasporti ha dovuto aggiornarsi anche sulla problematica del RAI. Tuttavia non posso non ricordare che il nostro grido d'allarme fu lanciato sì nel mese di luglio, ma dopo che era stato redatto un *libro bianco* e che erano state fatte molte altre cose.

La sicurezza non è come un rubinetto, che può essere aperto o chiuso. Se ad essa diamo un valore massimo di dieci, possiamo farla scendere a nove, ad otto, a sette, a sei e così via dicendo. Quando viene portata molto in basso, essa è paragonabile ad un aereo con tre apparecchiature radio, del quale possiamo anche dire che può volare soltanto con due di esse, ma se poi si trova in un'ulteriore situazione critica può andare incontro a gravi problemi per la concomitanza di fattori sfavorevoli.

Siamo stati promotori di un'iniziativa mirante ad unificare le funzioni del RAI ed alcune di quelle di Civilavia. Abbiamo descritto, nel *libro bianco*, le sovrapposizioni di funzioni svolte dal RAI e da Civilavia, nonché la necessità di lavorare insieme con gli ispettori di quella direzione generale. Vi è tutto un elenco — che non sto a leggere per non annoiarvi — di funzioni che possono essere meglio svolte per la sicurezza nel volo, unendo l'attività degli ingegneri di Civilavia e di quelli del RAI.

Ho letto diffusamente sui giornali ed ascoltato alla radio circa il comportamento del pilota protagonista della fortunosa manovra nell'aeroporto di Palermo. Da più parti si è detto che quel pilota sarebbe stato un eroe; ma tale egli non è stato secondo il rapporto inviatomi dal competente direttore territoriale del RAI, il quale ha scritto che la macchina funzionava benissimo, che vi era una condizione meteorologica proibitiva e che, pur sapendo che era impossibile che una nube si spostasse in trenta secondi sulla pista, quel pilota ha interrotto il decollo alla velocità di 140 nodi (cosa non ammessa da alcuna norma). Quindi, la tragedia non si verificò per un puro miracolo.

Pertanto, è importante riuscire a monitorizzare i comportamenti dei piloti, non già per perseguirli in qualche modo, bensì perché essi sappiano di essere controllati e le loro azioni siano rispondenti a codici precisi. Una tale funzione può essere svolta soltanto da un ingegnere e da un pilota che, insieme, studino le linee.

MICHELE CIAFARDINI. Però nessuno, da terra, poteva dire a quel pilota di non partire.

FREDMANO SPAIRANI, *Presidente del Registro aeronautico italiano*. Vi saranno state anche altre responsabilità. Probabilmente, la torre di controllo non gli aveva fornito le informazioni. Vi saranno stati più fattori concomitanti.

PRESIDENTE. Su questo punto dovremo ritornare, essendo stata avanzata,

da parte del deputato comunista Mangiapane, la richiesta di un'audizione speciale su questo punto.

MICHELE CIAFARDINI. Vi è stata anche una mia interrogazione in Commissione. Ce ne sono state molte.

CESCO GIULIO BAGHINO. Anche una mia.

FREDMANO SPAIRANI, *Presidente del Registro aeronautico italiano*. Speriamo che vengano al più presto soddisfatte.

PRESIDENTE. Ringrazio il dottor Spairani e cedo la parola al ministro Bernini.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Ringrazio le Commissioni qui riunite per quest'audizione, che ritengo sia di grande utilità.

Quanto è stato chiesto dai senatori e dai deputati qui presenti è, per buona parte, di natura tecnica; tuttavia, per la parte relativa alla mia competenza come ministro, mi affretto a dare brevi risposte integrative.

Mi è stato chiesto se vi sia una proposta organica del Governo circa la problematica della sicurezza nel volo. Rispondo che esiste un sistema di sicurezza che già funziona e che ci sono delle proposte del Governo tendenti a migliorarlo. Dunque, non dobbiamo cambiare linea.

Rispondendo ai numerosi intervenuti, pur senza nominarli tutti, vorrei esporre le linee del Governo per migliorare il sistema di sicurezza. In primo luogo, sul fronte degli investimenti tecnici abbiamo previsto nella legge finanziaria 980 miliardi a fronte di 1.050. Si tratta di prestiti che si possono contrarre in aggiunta ai trasferimenti dello Stato. Per consentire tali prestiti ed il loro ammortamento si è previsto di intervenire sulle tariffe delle prestazioni dell'ANAV.

Come si fa a spendere questi soldi? Sotto questo profilo ritengo che si debba chiarire la linea di compromesso fra l'urgenza ed il rispetto delle procedure. Ho

un'opinione diversa da quella dell'onorevole Dutto, anche se sono una matricola e me ne scuso, sono cioè convinto che con le procedure attuali non si riesca a realizzare gli investimenti. Se non fosse così non si spiegherebbe quel che è successo in questi anni in tutti i settori.

Quando ero al Ministero dei lavori pubblici i ministri finanziari mi facevano rilevare l'esistenza di 10 mila miliardi di residui passivi ed anche al ministro per i beni culturali, che si lamentava per l'indisponibilità di fondi, sono stati fatti rilevare circa mille miliardi di spese non ancora effettuate. Lo stesso è successo negli aeroporti di Roma e di Milano ed anche in quelli minori.

Non so quali siano le maggiori garanzie offerte dalle procedure ordinarie, visto che anche quando esse vengono applicate sorgono sempre dei problemi. Certamente, bisognerà trovare delle soluzioni e quella offerta dal decreto per i mondiali di calcio si presenta come una sperimentazione utile.

Ritengo vi siano dei casi in cui obiettivamente le procedure ordinarie non sono più all'altezza dei nostri tempi.

Un disegno di legge di accompagnamento alla legge finanziaria mira a garantire procedure accelerate almeno per le opere che corrispondano a grandi ed urgenti obiettivi nazionali e questo criterio potrebbe operare una prima selezione.

Per quanto riguarda la capacità e la sicurezza degli aeroporti devo dire che per quelli maggiori non vi è alcun problema, mentre per quelli minori abbiamo chiesto la semplificazione delle procedure ed abbiamo a disposizione più di 300 miliardi. Ritengo che non vi siano eccessive difficoltà, anche per il nostro disastroso bilancio, ad aggiungerne altri 100 o 200. Il problema è di spendere i fondi già previsti ed è quello che sto cercando di fare.

Mi dispiace che non sia presente la senatrice Senesi che ha sollevato il problema dei ritardi, sul quale però credo di essere esente da qualsiasi responsabilità. La spiegazione risiede sempre nel fatto che nel trasporto aereo concorrono molti

fattori e quando ne va in *tilt* uno — una volta i doganieri, l'altra i controllori — tutti gli altri non funzionano. Questa è la situazione connaturata al nostro sistema che ha tra i molti vantaggi anche questo piccolo svantaggio.

È vero che ho fatto frequente ricorso alla precettazione, però cos'altro potevo fare di fronte ad uno sciopero che riguardava una piccola parte del personale, che ad avviso dell'azienda poteva produrre gravissime conseguenze, che toccava problemi di sicurezza, senza voler chiudere gli aeroporti, e che è giunto a forme di discriminazione del traffico da seguire? Infatti, si è giunti ad una situazione per la quale il controllore che resta in torre e che viene pagato, sceglie quale aereo far arrivare e quale no! Cosa dovevo fare in queste condizioni se non precettare?

Devo dire che non ho mai fatto ricorso alla precettazione senza aver ripetutamente cercato una trattativa con questi lavoratori. La nostra linea di trattative è stata insistente e circostanziata anche di fronte a temi piuttosto imbarazzanti quali la richiesta preliminare di abbassamento di cinque anni dell'età pensionabile! Abbiamo sempre cercato di riallacciare i rapporti con le organizzazioni sindacali ed in queste ore abbiamo avuto la conferma della disponibilità della LICTA a riprendere le trattative.

MICHELE CIAFARDINI. Si tratta di un sindacato!

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Sì, di uno perché con gli altri abbiamo già definito la partita. Li abbiamo fatti tornare al tavolo della trattativa a condizione che sospendessero gli scioperi ed abbiamo ottenuto questo risultato dopo quattro precettazioni.

Per quanto riguarda il tema dell'internazionalità, devo aggiungere a quel che è stato detto sull'Eurocontrol che venerdì mattina si terrà a Parigi un consiglio dei ministri dei trasporti della Comunità europea dedicato al tema del trasporto aereo. Credo che da esso torneremo con

interessanti novità e credo anche che alcune delle iniziative assunte dal mio predecessore e riproposte in questa sede dal dottor Majone e dall'ingegner Quaranta troveranno accoglimento.

Vi è un punto sul quale non ho idee definite ed è quello della riforma dei vari enti preposti alla sicurezza del volo, Civiltavia, RAI e ANAV. Non c'è dubbio che siano necessarie una riforma e delle sinergie in questo campo. È altrettanto vero, come ha detto il dottor Spairani, che esistono differenziazioni che in alcune circostanze diventano indispensabili e che vi sia anche la necessità di gerarchizzare queste funzioni.

Il problema non si risolve con una semplice giustapposizione e con la sovrapposizione delle aree comuni.

Francamente in questi settanta giorni non ho avuto il tempo di consultarmi con i miei collaboratori per definire una linea di riforma. Non appena riuscirò a predisporre un progetto che mantenga le distinzioni necessarie, anche di responsabilità, una opportuna gerarchia, sempre ai fini della responsabilità, e realizzi le adeguate sinergie non mancherò di esporlo in Parlamento.

MICHELE CIAFARDINI. È abbandonata l'ipotesi di riforma che circolava fino a poco tempo fa?

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Già faccio fatica a tener conto delle questioni *de iure condito*... Pensi che ho trovato nel mio cassetto ben dieci progetti di riforma delle ferrovie!

MICHELE CIAFARDINI. È essenziale che non si parli più di quel progetto.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Mi pare che questi fossero i chiarimenti che ero tenuto a fornire. Vorrei terminare con una breve notazione. Mi fa piacere che vi siano tecnici raffinati ed esperti, come il dottor Majone, che hanno ancora queste belle utopie per cui sostengono che effettuando certi investimenti si otterrebbero sicuramente dei risultati. Come nel volo anche nel controllo c'è sempre di mezzo il fattore umano che nessun investimento è in grado di ipotizzare.

PRESIDENTE. Ringrazio ancora il ministro dei trasporti per il contributo offerto alla nostra indagine conoscitiva.

**La seduta termina alle 19,40.**