

14

SEDUTA DI MARTEDÌ 24 OTTOBRE 1989

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

La seduta comincia alle 15,45.

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

Audizione dei rappresentanti dell'Assaeroporti e della GESAP.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulla sicurezza del volo. Nella seduta odierna sono previste le audizioni dei rappresentanti dell'Assaeroporti e della GESAP, dell'Alisarda, delle compagnie di terzo livello, del presidente dell'Aeroclub d'Italia, dell'ANIGAM e delle associazioni dei consumatori.

Nell'ambito dell'audizione dei rappresentanti dell'Assaeroporti e della Gesap, partecipano alla seduta odierna il dottor Domenico Cempella, l'ingegner Francesco Di Martino, l'ingegner Giuseppe Maritano, il comandante Agostino Ferrari e il dottor Angelo Nicoletti.

Cedo senz'altro la parola al dottor Domenico Cempella, della società aeroporti di Roma.

DOMENICO CEMPELLA, *Vicepresidente dell'Assaeroporti*. Ho predisposto una relazione, che ho già consegnato ai commissari, nella quale si mette in evidenza il ruolo dei principali attori del comparto del trasporto aereo, ossia dei vettori, degli enti preposti al controllo del traffico aereo e degli enti di gestione aeroportuale. Per quanto ci riguarda, siamo responsabili delle operazioni di assistenza a terra, della pianificazione, sviluppo e gestione delle infrastrutture e degli impianti aeroportuali, della installazione e manu-

tenzione degli impianti visivi relativi alla navigazione aerea.

Nella relazione abbiamo cercato di dare un quadro sintetico della situazione concernente la gestione portuale. Il primo dato che emerge è che nel nostro paese esistono aeroporti gestiti in forma totale ed altri in cui i gestori aeroportuali hanno solo la responsabilità dei servizi, ma non della gestione complessiva. Si tratta di un primo problema che segnaliamo alla vostra attenzione. In prospettiva sarebbe di aiuto al miglioramento del sistema complessivo una chiara identificazione, anche in termini di responsabilità, di chi deve gestire l'aeroporto e di chi deve, invece, svolgere un'azione di coordinamento ed effettuare un'opera di indirizzo e di controllo, anche in relazione ai piani nazionali.

Attualmente, sono solo otto gli aeroporti a gestione totale, nei quali cioè il gestore ha la responsabilità del funzionamento complessivo dello scalo. Negli altri aeroporti le responsabilità sono scisse tra l'organo centrale, ossia Civilavia, e il gestore locale che si limita nella maggior parte dei casi alla gestione dell'aerostazione e dei servizi passeggeri.

Per quanto riguarda il contributo degli enti di gestione aeroportuale alla sicurezza, pratichiamo operazioni di *handling*, ossia di assistenza a terra, in cui rientrano le operazioni di bilanciamento e centraggio degli aeromobili, per le quali vengono utilizzati sistemi ADP avanzatissimi, cosicché margini di errore non esistono, oppure sono trascurabili.

Un altro contributo che forniscono i gestori aeroportuali, almeno negli scali più importanti, è quello di assistere gli addetti alla sicurezza aeroportuale dipen-

denti dal Ministero dell'interno, tramite strutture delle società, nel controllo dei passeggeri e dei bagagli, anche con macchine a raggi X. Per alcuni voli definiti « a rischio », viene effettuato il controllo dei bagagli che vanno nelle stive degli aerei. Si tratta di un'attività complementare che si aggiunge a quelle svolte dagli addetti del Ministero dell'interno, sempre relativamente alla sicurezza del trasporto.

Il gestore aeroportuale dà un contributo alla sicurezza anche con la verifica della pulizia e della manutenzione delle infrastrutture a terra, come le piste, i piazzali e gli impianti luminosi.

Negli aeroporti principali, come quelli di Roma e Milano, vengono utilizzati sistemi avanzatissimi di controllo dello stato delle piste. Ciò dà l'idea di come i gestori portino particolare attenzione al problema della sicurezza del volo.

Il problema della congestione del traffico è stato appena sfiorato nella nostra relazione. Ne avranno parlato più ampiamente i rappresentanti di Civilavia, dei vettori e dell'associazione di assistenza al volo, sicuramente più competenti di noi. Ci limitiamo semplicemente a segnalare che si tratta di un problema che ha portato la percentuale dei ritardi per cause di ATC nel giugno 1989 a circa il 30 per cento, a livello europeo. La questione è già alla vostra attenzione, e non ritengo pertanto opportuno aggiungere altro. Segnalo soltanto che mentre esistono problemi di avanzamento tecnologico delle strutture in uso per la sicurezza al volo, oltre che di coordinamento a livello internazionale, registriamo, in termini di procedure in uso nel nostro paese, una scarsa utilizzazione degli impianti. Nella relazione che abbiamo presentato è citata, per esempio, la situazione registrata a Roma: secondo lo studio di una società specializzata nord-americana, cui ci siamo rivolti, nell'aeroporto di Fiumicino, considerate le attrezzature e le tre piste di cui dispone, la capacità di movimenti che potrebbe raggiungersi, seguendo procedure differenti dalle attuali, risulta largamente superiore rispetto al traffico oggi effettivamente registrato.

Intendendo lasciare ai commissari la possibilità di rivolgere domande anche al dottor Nicoletti, rappresentante della Società aeroportuale di Bologna ed al comandante Ferrari, esperto in sicurezza della Società aeroporti di Roma, passo alle conclusioni ed alle nostre proposte. Innanzitutto, desideriamo ribadire che il direttore d'aeroporto dovrebbe essere messo in condizione di gestire correttamente poteri e responsabilità che gli derivano dal codice della navigazione; la sicurezza, vista nell'ottica del gestore, non è soltanto quella del volo che si riferisce agli impianti ed alla radioassistenza, ma è anche da considerarsi come stabilità del servizio e capacità delle infrastrutture ad affrontare la normale gestione del traffico aereo.

I punti cui ho accennato devono servire unicamente per sottolineare, anche in questa sede, che i gestori (quelli totali, ma anche gli altri) sono oggi impegnati nel tentativo di fornire un contributo allo sviluppo del traffico aereo, anche segnalando alcuni fatti giudicati negativi, che sicuramente non favoriscono lo svolgimento adeguato, sicuro e razionale delle attività aeroportuali.

Inoltre, i gestori (soprattutto quelli parziali) ritengono di poter meglio contribuire al funzionamento del trasporto aereo e degli aeroporti mediante una maggiore autonomia; anche in questa sede segnaliamo poi le lentezze che vengono registrate soprattutto nella realizzazione delle opere finanziate (mi riferisco, quindi, alle criticabili procedure attualmente seguite).

Sempre in tema di stabilità del servizio, infine, i gestori si augurano che le proposte relative alla regolamentazione degli scioperi nel nostro comparto (che potrebbero, appunto, determinare una maggiore garanzia di stabilità) possano celermente procedere.

Termino così, dopo aver ulteriormente riassunto la sintetica relazione presentata per iscritto.

PRESIDENTE. Ringrazio il dottor Cempella per la chiarezza del suo inter-

vento e della relazione che ci ha presentato.

FRANCESCO Di MARTINO, *Presidente della GESAP*. La società GESAP di Palermo gestisce l'aeroporto di Punta Raisi in base ad una concessione provvisoria risalente al 1982, anche se la stessa GESAP è stata costituita nel 1985 ed è subentrata all'azienda speciale della camera di commercio di Palermo.

Per la verità, la GESAP allo stato non ha alcuna responsabilità per quanto riguarda la sicurezza, anche se come soggetto pubblico, espressione anche di forze istituzionali, presta molta attenzione a tutto ciò che accade nell'aeroporto di Palermo. Allorquando, invece, la convenzione definitiva sarà resa esecutiva, alla GESAP competerà la gestione dei servizi e la manutenzione ordinaria e straordinaria di tutta l'aerostazione, ma non anche quella delle piste, dei piazzali e degli impianti di assistenza al volo; tali ultime infrastrutture, infatti, rimarranno, come in atto avviene, di esclusiva competenza della Aviazione civile e dall'Azienda autonoma di assistenza al volo.

Purtuttavia questa società, che opera in aeroporto e che quindi ben conosce le caratteristiche tecniche di strutture ed impianti sia per diretta esperienza sia in quanto principale interlocutrice delle compagnie aeree straniere che operano su Punta Raisi, ritiene di potere effettuare pertinenti considerazioni in ordine all'attuale livello di sicurezza dello scalo.

In via preliminare, l'analisi degli aspetti inerenti la sicurezza, nella doppia accezione di *safety* e *security*, attiene per l'aeroporto di Palermo alla definizione di un quadro sostanzialmente positivo. Nonostante le tradizionalmente negative opinioni espresse dai *mass media* e dell'opinione pubblica, l'aeroporto appare sicuro sia in relazione ad infrastrutture ed impianti di volo, sia con riguardo a strutture e servizi *landside* per quanto inadeguati alle esigenze del traffico.

Ciò premesso, rimangono tuttavia margini, anche significativi, di miglioramento, nonché la necessità di ovviare con

urgenza ad alcuni veri e propri « buchi neri », che rappresentano sicuramente altrettante situazioni di rischio potenziale. Al riguardo, le criticità di maggior rilievo che si ritiene di dover sottoporre all'attenzione della Commissione concernono: la regolarizzazione del « sedime » aeroportuale (rimando su questo e su altri argomenti alla relazione scritta presentata alla Commissione); l'attivazione dei centri di soccorso a mare di Terrasini e Sferracavallo (dotati di tutte le strutture ed impianti necessari, regolarmente collaudati e pertanto pronti per essere fruiti), inoperanti, a quanto è dato di sapere, a causa delle difficoltà di stabilire l'ente che ne deve assicurare la funzionalità; l'installazione di un sistema di rilevamento di *windshear* di provata affidabilità: se da un lato, infatti, non sono ancora disponibili risultati definitivi sulla operatività del radar ad effetto Doppler, che identifica e misura le anomalie meteorologiche in una vasta area, dall'altro lato preoccupano le notizie concernenti la installazione sullo scalo palermitano di un sistema di rilevamento inadeguato ad assicurare informazioni complete e affidabili; stante i rilevanti interessi commerciali in gioco, sussiste il timore che ragioni di carattere esogeno (economiche *in primis*) sopravanzino più pregnanti motivazioni di tenore squisitamente tecnico ed operativo nella scelta di apparecchiature poco utili, quando non addirittura dannose; l'approvvigionamento di energia elettrica e la bonifica e riqualificazione di impianti e rete di distribuzione al cui riguardo sono da attuare una revisione degli aspetti gestionali ed urgenti interventi in grado di ovviare alla precarietà del sistema di alimentazione (capacità insufficiente, mancato riammodernamento di cavi, carenza di interventi manutentivi, eccetera), causa tra l'altro di frequenti *black-out* (che interessano anche le luci di bordo pista e di soglia) e di continui danni alle apparecchiature elettriche collegate; l'attivazione dell'impianto di illuminazione delle aree di manovra (piazzali aeromobili), completato da quasi due anni e tuttora non funzionante, con grave

pregiudizio alla sicurezza di uomini e mezzi, causa l'esistenza di conflitti di competenza fra gli enti aventi causa ed il mancato completamento delle procedure di collaudo; la revisione della situazione della recinzione aeroportuale, alla cui precarietà ed incompletezza sono da ricondurre alcuni gravi episodi avvenuti nel recente passato: si rilevano l'opportunità di una sua installazione anche in corrispondenza del tratto prospiciente la costa e la necessità della sostanziale bonifica e riqualificazione dell'esistente, con eventuale adozione di tipologie maggiormente performanti (se del caso dotate di sistemi di allarme antisfondamento); la rilocalizzazione dei depositi ed impianti di carburante avio, attualmente ubicati eccessivamente a ridosso della bretella autostradale (aeroporto A 29), della costruenda linea di ferrovia metropolitana (ove si sono già verificati seri problemi) ed in sostanza della stessa erigenda aerostazione definitiva; l'adeguamento degli organici degli enti di Stato (polizia, carabinieri, guardia di finanza, dogana) preposti ai controlli di sicurezza, anche di natura fiscale, il cui sottodimensionamento (secondo quanto dichiarato dagli stessi dirigenti responsabili) non garantisce le attuali esigenze per la copertura dei compiti di istituto e penalizza pesantemente al contempo l'operatività aeroportuale.

Ringrazio, infine, il presidente ed i membri della Commissione per la loro cortese attenzione e mi dichiaro disponibile, insieme con l'ingegner Maritano, a rispondere alle loro domande.

PRESIDENTE. Ringrazio l'ingegner Di Martino per il suo contributo.

GIUSEPPE MANGIAPANE. Desidero fare alcune riflessioni a voce alta sulla situazione dell'aeroporto di Palermo. Avevo infatti chiesto al presidente di ascoltare il responsabile di questo aeroporto, ed oggi ho seguito attentamente la relazione del dottor Di Martino; vorrei però comprendere meglio qualche punto.

Lei dice, dottor Di Martino, che il quadro è sostanzialmente positivo per quanto concerne la sicurezza del volo, e quindi esprime un giudizio positivo; però a me pare che vi sia una qualche contraddizione tra questa dichiarazione così confortante e le carenze significative che pure vengono enucleate, nell'ambito della relazione svolta, e che ineriscono alla sicurezza. Parlate della installazione di un sistema di rilevamento *wind shear* di provata affidabilità, però — se ho ben capito — di fatto non lo giudicate affidabile; sottolineate la necessità dell'approvvigionamento dell'energia elettrica, della bonifica e riqualificazione degli impianti e della rete di distribuzione, facendo una serie di valutazioni dalle quali emerge che, allo stato attuale, non si può pensare ad una situazione di sicurezza; infine, parlate dell'attivazione dell'impianto di illuminazione, della revisione della recinzione aeroportuale, enucleando diverse carenze che — lo ripeto ancora — mi sembra contraddicano in qualche modo alla dichiarazione, fatta in premessa, circa l'esistenza della sicurezza del volo.

Peraltro, mi risulterebbe che è in corso una forte polemica da parte dei sindacati, una dura contestazione, se è vero — come pare — che è stato anche prodotto alla procura della Repubblica un esposto che sottolinea le condizioni di disagio esistenti nell'aeroporto di Palermo.

Voglio poi rilevare che, in meno di vent'anni, si sono verificati ben quattro incidenti aerei, dei quali due conclusi tragicamente, e due (compreso l'ultimo di qualche settimana fa) risoltisi fortunatamente, senza danni. Ora, mi domando come sia stato possibile il verificarsi di questi quattro incidenti, se esiste una condizione generale di sicurezza, e chiedo se loro non ritengano che, dal punto di vista strutturale, vi siano seri problemi da affrontare e da risolvere. Mi sembra, infatti, che l'aeroporto di Palermo sia il solo, in tutta Italia, ad essere stato colpito da quattro avvenimenti così gravi. Mi domando allora se essi abbiano costituito un caso fatale, un risultato occasio-

nale, o se invece (ed io penso che ciò vada approfondito) non vi siano in proposito elementi strutturali da esaminare, per comprendere le ragioni degli incidenti avvenuti, onde far sì che nulla di simile accada in futuro.

FRANCESCO BARBALACE. Desidero rivolgere una domanda al rappresentante della Società aeroporti di Roma, dottor Cempella. Mi rendo conto che non sono certo da sottovalutare le difficoltà connesse all'esigenza o alla necessità di omologare le varie tipologie di gestione degli aeroporti (gestione totale, parziale, o addirittura relativa solo ai servizi). In proposito, vorrei sapere se esiste, nell'ambito dell'organizzazione dell'Assaeroporti, una competenza amministrativa, una sorta di dipartimento inteso ad unificare, in qualche modo, i servizi di gestione, in base a quelli qualitativamente migliori, nonché a trasferire, specie sugli aeroporti minori, le esperienze professionalmente più riuscite. Chiedo cioè se esista un sistema di comunicazione interna, capace di trasferire *know how* e tecnologie di varia natura, specialmente dagli aeroporti del nord a quelli del sud, in materia non solo di sicurezza degli scali, ma anche di qualificazione del personale.

Pongo questa domanda perché, in una delle audizioni tenute dalla nostra Commissione, i rappresentanti dell'ANPAC hanno dichiarato che una rilevante percentuale dei piani di carico degli aerei non poteva considerarsi soddisfacente sotto l'aspetto formale. Ora, a questa distribuzione dei carichi negli aeroporti è preposto personale, coordinato dell'Assaeroporti, della società di gestione; ed io vorrei sapere come si possa risolvere tale questione, che non è irrilevante per il raggiungimento di quella sicurezza del volo, su cui stiamo indagando.

GUIDO BERNARDI, *Presidente della VIII Commissione permanente del Senato*. Sono stato colpito da talune parole scritte — e quindi pensate e calibrate — dall'ingegner Di Martino.

Laddove parla dell'installazione di un sistema di rilevamento *wind shear* di provata affidabilità, lei ha scritto: « Preoccupano le notizie concernenti l'installazione, sullo scalo palermitano, di un sistema di rilevamento inadeguato ad assicurare informazioni complete ed affidabili. Stante i rilevanti interessi commerciali in gioco, sussiste il timore che ragioni di carattere esogeno, economiche *in primis*, sopravanzino più pregnanti motivazioni di tenore squisitamente tecnico ed operativo, nella scelta di apparecchiature poco utili, quando non addirittura dannose ». Ora, ad evitare che io rivolga un'interrogazione al ministro dei trasporti, perché mi risponda su questo punto, la prego di chiarire bene, ingegner Di Martino, la portata di queste parole, che sono di una gravità eccezionale e che, essendo state scritte, sono state anche calibrate, non le sono sfuggite per caso.

FRANCESCO DI MARTINO, *Presidente della GESAP*. Per quanto riguarda il primo quesito rivoltomi, risponderò solo sugli aspetti generali, mentre su quelli propriamente tecnici fornirò indicazioni più precise l'ingegner Maritano, dirigente della GESAP.

Devo dire che la sicurezza dell'aeroporto di Palermo è migliorata dopo le due sciagure aeree di Punta Raisi (chiedendo scusa alle vittime), anche se non è poi molto certo che la responsabilità di quegli incidenti sia da attribuire all'aeroporto stesso: ma non c'è dubbio che l'aeroporto di Palermo è sfortunato.

Prego ora l'ingegner Maritano di fornire, sugli aspetti tecnici, le risposte agli onorevoli che le hanno chieste.

GIUSEPPE MARITANO, *Rappresentante della GESAP*. Se mi è consentito, desidero rispondere innanzitutto alla domanda posta dal presidente Bernardi.

Ritengo sia chiaramente scritto nel testo della nostra relazione che quelle in nostro possesso non sono notizie dirette, in quanto nessuno ci ha mai fatto una comunicazione diretta. Si tratta di notizie rilevate dalla stampa, l'ultima delle quali

risale ad un'intervista rilasciata al *Corriere della Sera* dall'ingegner Maione, il quale, a proposito dell'installazione di un sistema *windshear* (che di fatto non è avvenuta) rispondeva alle domande del giornalista nei seguenti termini: sarà un sistema, quello che metteremo, magari incompleto, magari insufficiente, magari non perfettamente adeguato; ma mi accontento di questo piuttosto che di niente.

D'altra parte, c'è un reale problema di concorrenza tra case costruttrici che fanno promozione e che commercializzeranno il sistema ad effetto Doppler, che — per quanto è a nostra conoscenza — risulta più affidabile di quello basato semplicemente su un rilevamento anemometrico, che non dà la stessa affidabilità.

Pertanto, riteniamo, dal punto di vista del gestore aeroportuale (codeste Commissioni avranno certamente sentito i rappresentanti dell'AAVTAG, i quali avranno espresso le loro valutazioni nel merito), che piuttosto che installare, magari affrettatamente, un sistema su cui persistano dei dubbi — sempre che risultino confermate le affermazioni contenute nell'intervista rilasciata dall'ingegner Maione al *Corriere della Sera* — sia meglio verificare in maniera più attenta la possibilità di installazione di un sistema di tale tipo nell'aeroporto di Palermo.

Ritengo di avere meglio precisato la posizione della GESAP.

Per quanto riguarda le altre osservazioni, riteniamo che il quadro generale sia positivo dal punto di vista dell'installazione degli impianti e delle infrastrutture di volo e che, anche dal punto di vista degli impianti e delle apparecchiature di *security*, sia stato raggiunto il livello minimo di sicurezza. Ciò non toglie, tuttavia, che la situazione possa essere ancora migliorata.

Nella nostra relazione sono elencati alcuni punti concernenti o semplicemente il miglioramento di condizioni già esistenti, o l'attivazione di impianti e di apparecchiature già installati. Il problema, dunque, non è quello di rifare *ex novo* l'aeroporto; è bensì quello di procedere ad una

sistemazione e ad un miglioramento di quanto è già installato.

Per quel che riguarda gli incidenti aerei, ritengo che, dei quattro poc'anzi menzionati, soltanto due siano attribuibili alle condizioni dell'aeroporto, ed anch'essi (ma è un'opinione personale) con concomitanza di colpe per quanto concerne il fattore umano.

GUIDO BERNARDI, *Presidente della VIII Commissione permanente del Senato*. Desidero chiedere ai rappresentanti dell'Assaeroporti ed in particolare al dottor Cempella, se quel sistema da essi ritenuto in parte affidabile — che non sarebbe stato promesso, mentre ne sarebbe stato promesso un altro meno affidabile — sia in funzione in altri aeroporti italiani e se, nel sistema più generale della sicurezza aeroportuale, esso abbia un'importanza notevole.

DOMENICO CEMPELLA, *Vicepresidente dell'Assaeroporti*. Cedo volentieri la parola al comandante Agostino Ferrari, che ha volato per oltre 25 anni (per alcuni anni, anche su Boeing 747) e che attualmente si occupa della sicurezza operativa nell'ambito della Società aeroporti di Roma ed aiuta, in tale veste, l'Assaeroporti, pregandolo di rispondere in modo preciso, anche sul piano tecnico, alla domanda testè rivolta dal presidente Bernardi.

AGOSTINO FERRARI, *Rappresentante della Società aeroporti di Roma*. Quello del *windshear* è un problema che riguarda gli aeroplani in avvicinamento agli aeroporti. Esso dipende, naturalmente, dalle situazioni ambientali, la cui gravità determina la frequenza di tale fenomeno, che normalmente nei nostri aeroporti non si verifica. Oltre tutto, l'industria è, in questo settore, ancora in una fase sperimentale e non ha fornito alcuno strumento capace di garantire un risultato valido ed attendibile. Pertanto, la scelta di un tale strumento può rivelarsi, oggi, giusta o sbagliata.

Gli americani sono ad uno stadio un poco più avanzato, perché, date le condi-

zioni orografiche di alcuni loro aeroporti, soffrono maggiormente di fenomeni meteorologici caratterizzati da una violenza particolare rispetto a quella che si verifica, in genere, dalle nostre parti.

Abbiamo compiuto valutazioni su tali apparecchiature e siamo stati disponibili, anche nei confronti di alcune industrie che ce le avevano proposte, a sperimentarne il funzionamento; però poi, all'atto pratico, nessuno le ha installate.

Dunque, non abbiamo compiuto alcuna scelta particolare giacché l'aeroporto di Roma – così come la maggior parte degli altri aeroporti italiani – non soffre di tale fenomeno.

L'aeroporto di Palermo ha delle condizioni orografiche particolari, per le quali, quando il vento soffia da certe direzioni, si determina una situazione critica; ma questo dato è conosciuto bene da tutti i piloti, tanto da dare luogo ad alcune limitazioni operative.

In questa fase, apparecchiature in questione sono ancora imprecise e non sono utilizzate, se non sperimentalmente, nei vari aeroporti, senza avere conseguenze sul piano operativo.

ANGELO NICOLETTI, *Presidente della Società aeroportuale di Bologna*. Sono membro del consiglio di presidenza dell'Assaeroporti e presidente della Società aeroportuale di Bologna.

Desidero rispondere all'onorevole Barbalace che – come ha già illustrato chiaramente il dottor Cempella – le società aeroportuali sono divise in due sostanziali tipologie: quella a convenzione totale e quella a convenzione parziale. Comunque, sono tutte delle società autonome, che sostanzialmente gestiscono in forma autonoma le loro rispettive attività e, quindi, anche la qualificazione del loro personale.

L'Assaeroporti sta sviluppando i propri sforzi, da qualche tempo a questa parte, su due piani: quello del trasferimento di tecnologie tra le grandi società aeroportuali (sostanzialmente, tra i due poli aeroportuali di Roma per il Sud e di Milano per il Nord) e le piccole società aeroportuali; quello di una migliore qua-

lificazione del personale. Tutto questo è, però, collegato con la gestione propria e, quindi, con il controllo che, da parte dello Stato, dovrebbe essere svolto nell'ambito dell'attività propria della gestione aeroportuale.

Quanto al problema della sicurezza, esso non si pone solo in termini generali così com'è stato affrontato, ma anche in relazione ad altri aspetti, all'interno della struttura aeroportuale, che attengono alla responsabilità di altri organismi dello Stato. Vorrei in proposito collegarmi, per un semplice riferimento, con la responsabilità, per esempio, del Ministero dell'interno relativamente all'attività dei vigili del fuoco, per sottolineare come anch'essa vada inquadrata nel problema della sicurezza.

Le normative ICAO prevedono determinate e precise classificazioni per quanto riguarda gli aeroporti. La legge italiana è ormai superata in questa materia, in quanto non più corrispondente alle suddette normative (alle quali pure dovrebbe rifarsi) e, soprattutto in quanto carente sul piano della classificazione delle strutture aeroportuali, risalendo essa ad oltre un decennio fa. Direi che tale classificazione, nella legislazione italiana, è più legata ad un vincolo contrattuale tra il Ministero dell'interno ed i sindacati dei vigili del fuoco che non all'applicazione integrale – relativamente agli uomini e, soprattutto, ai mezzi – di quanto è previsto dall'ICAO per i vari aeroporti.

Questo è oltre tutto (voglio qui segnalarlo a codeste onorevoli Commissioni) un problema immediato, che, soprattutto per i dodici aeroporti interessati allo svolgimento dei prossimi campionati mondiali di calcio (e caratterizzati da presenze e tipologie di aerei specifiche), costituirà una delle difficoltà maggiori perché per modificare una classificazione è necessario un nuovo progetto di legge.

PRESIDENTE. Desidero, a mia volta, porre una domanda ai nostri cortesi interlocutori.

Nel documento della Società aeroporti di Roma ho letto il seguente brano: « Al

gestore aeroportuale dovrebbe essere riconosciuto il coordinamento di tutte le attività aeroportuali, riconducibili all'esercizio dell'aeroporto, trasferendo allo stesso anche i compiti non essenzialmente riconducibili alla pubblica autorità, che oggi fanno capo al direttore di aeroporto ».

Una delle questioni al nostro esame — che entrano qualche volta dalla porta e, qualche altra, dalla finestra — è quella (che comunque è ormai emersa in modo chiarissimo, in più sedi ed anche nel corso di questa indagine) dell'*authority* aeroportuale, che serve per ragioni di efficienza e per ragioni di sicurezza.

Vorrei conoscere la vostra idea in proposito. Se ritenete che questa autorità — che certamente deve collocarsi su un gradino superiore dovendo possedere capacità ordinatorie nei confronti di chi è collocato più in basso — debba incentrarsi nel direttore dell'aeroporto, oppure essere divisa tra quest'ultimo e il gestore o addirittura essere messa in capo al gestore stesso. Dal vostro punto di vista come immaginate questa autorità, in riferimento all'efficienza dell'aeroporto e ad una maggiore sicurezza dei voli ?

MAURO DUTTO. Mi dispiace non aver potuto ascoltare l'esposizione orale dei nostri ospiti; tuttavia raccolgo dalle pagine della relazione scritta interessanti stimoli. Prendendo spunto dalla questione dell'aeroporto di Palermo cui prima è stato fatto cenno — indicato dalle associazioni dei piloti, che normalmente sono piuttosto attento ai problemi della sicurezza, come un aeroporto a rischio — vorrei sapere se le organizzazioni dei piloti appunto, in merito non solo al problema del *windshear*, ma a quelli dell'illuminazione delle aree di manovra, dell'energia elettrica, del soccorso a mare e via dicendo, condividono le osservazioni critiche fatte dai rappresentanti della Gesap, che ringrazio per averle esposte alla Commissione e mi auguro costituiscano oggetto di un dibattito *ad hoc*, cui partecipi anche il rappresentante del Governo.

DOMENICO CEMPELLA *Vicepresidente dell'Assaeroporti*. Per quanto riguarda la

domanda sull'*authority* devo dire che si tratta di un « animale » abbastanza strano di cui si parla da troppi anni e che è stato dipinto in maniera alquanto diversa. Dirò quello che, a nostro avviso, non dovrebbe essere un'*authority*, o a cosa non pensiamo quando parliamo di un simile organismo. Non pensiamo ad una sorta di *super* prefetto che regoli tutto e quindi eviti gli scioperi perché o le organizzazioni, tutto il personale, le aziende capiscono che i servizi vanno garantiti, magari con qualche aiuto come quelli di cui ho prima parlato, oppure difficilmente si potrà risolvere la situazione.

Non riteniamo inoltre che possano essere attribuiti a società per azioni, quali i gestori aeroportuali — indipendentemente dalla proprietà (pubblica o privata) — compiti che sono dello Stato. Tali compiti vanno comunque sempre fatti risalire ad un organo che non è il gestore aeroportuale.

Ciò premesso, esistono autorizzazioni che hanno bisogno di un coordinamento tramite un'*authority* per l'esercizio dell'aeroporto. Attualmente i gestori di importanti aeroporti, come quelli di Roma e Milano, pur gestendo tutto, di fatto non hanno neppure l'autorità di disciplinare la sosta delle autovetture.

Rispondendo alla domanda, penso che possano tranquillamente convivere i due diversi tipi di responsabilità. Innanzitutto ritengo che i compiti di istituto non possano essere delegati dallo Stato a nessuno, se non a se stesso attraverso gli enti che esistono nell'aeroporto e che comunque hanno bisogno di un coordinamento. Questo già oggi potrebbe essere attuato se si applicassero le norme del codice della navigazione che attribuiscono al direttore dell'aeroporto compiti che non vengono da questi assolti. È il solito ritornello: chiediamo leggi nuove, ma quelle vecchie non vengono applicate.

Il secondo tipo di responsabilità deve essere attribuito a chi è delegato alla gestione dell'aeroporto. Il presidente dell'aeroporto di Palermo ha detto che non solo la società aeroportuale gestisce poche cose, ma che è in attesa di una convenzione, così come altri aeroporti, ossia di

un chiarimento di rapporti tra ente concedente e società concessionaria. Non essendovi convenzioni scritte, vi è uno stato di non tranquillità.

MAURO DUTTO. La convenzione è lo strumento giuridico cui arrivare a questa agglomerazione di competenze?

DOMENICO CEMPELLA, *Vicepresidente dell'Assaeroporti*. No, la convenzione nasce dalla legge n. 449 in cui non si parla affatto dell'ipotesi cui io pensavo. La convenzione è solo un modo per regolare i rapporti di dare e avere tra lo Stato che attribuisce il bene demaniale all'aeroporto e la società che lo deve gestire. Mi riferivo a questo tipo di convenzione, quindi siamo largamente distanti dall'ipotesi accennata prima.

GIUSEPPE MARITANO, *Rappresentante della GESAP*. Desidero precisare che la nostra relazione è stata redatta ponendo una certa attenzione a quanto è stato rappresentato nell'ambito dei comitati di sicurezza aeroportuali oltre che, per buona parte, dai piloti.

PRESIDENTE. Ringrazio gli ospiti intervenuti e li invito, se lo riterranno opportuno, a farci pervenire per iscritto ulteriori chiarimenti e delucidazioni in merito alle questioni poste.

Prima di iniziare l'audizione dei rappresentanti dell'Alisarda desidero informare i colleghi di aver assistito, stamane, alla presentazione di un libro di De Stefani relativo alle infrazioni delle norme sulla navigazione aerea, pubblicato dall'Istituto poligrafico dello Stato. Nello stesso è riportata una tabella delle mancate collisioni, tra le quali sono da tenere in particolare considerazione quelle di classe *a)* e *b)*. Le prime si riferiscono a quando possa essere stabilito con certezza che vi sia stato un rischio di collisione, mentre le seconde attengono al caso in cui non si possa accertare che vi sia stato un reale rischio di collisione, ma gli aerei interessati sono pervenuti ad una distanza tale da far ritenere che si è verificata la possibilità di collisione. Poiché nel

1988 vi sono state dieci possibili collisioni, tra quelle di classe *a)* e quelle di classe *b)*, sarebbe opportuno che ci facesimo inviare i fascicoli contenenti la documentazione ad esse relativa. Infatti, una loro semplice menzione statistica, senza alcuna descrizione relativa a quanto è realmente avvenuto ed ai rischi effettivi, ha un'utilità limitata. Tralascerei, invece, un approfondimento circa le classi *c)*, *d)*, e così via, che si riferiscono a rischi minori.

GUIDO BERNARDI, *Presidente dell'VIII Commissione permanente del Senato*. Non sono fascicoli riservati?

PRESIDENTE. No, sono già pubblicati nel citato manuale concernente le infrazioni delle norme sulla navigazione aerea, che contiene una raccolta delle normative, dei casi e della giurisprudenza.

SILVANO RIDI. Non credo che possa essere opposto il segreto di Stato in ordine alla materia cui ci riferiamo.

PRESIDENTE. Ringrazio ancora i nostri ospiti per il contributo offerto alla nostra indagine.

Audizione dei rappresentanti dell'Alisarda.

PRESIDENTE. Ringrazio i rappresentanti dell'Alisarda per aver accolto l'invito della IX Commissione della Camera e dell'VIII Commissione del Senato riunite a partecipare alla presente audizione, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulla sicurezza del volo. Invito i nostri ospiti a riferire in relazione al tema di indagine, sulla base della loro esperienza e dei compiti che quotidianamente svolgono, nonché a consegnarci, se lo desiderano, una memoria scritta.

SERGIO PERALDA, *Presidente dell'Alisarda*. Ringrazio le Commissioni parlamentari che ci hanno rivolto l'invito a partecipare all'indagine sulla sicurezza del volo. Sono accompagnato in questa

sede dall'ingegner Giuseppe Napoli, dirigente dell'Alisarda, con competenze nel settore della manutenzione, delle operazioni di volo e della programmazione operativa.

Per essere coerente con le vostre richieste e quindi sufficientemente breve, mi riferirò ad una sintetica traccia che ho portato con me. La rapida evoluzione del trasporto aereo, ed ancor più le previsioni di crescita nel prossimo futuro, hanno richiamato una giusta attenzione sul fattore « sicurezza del volo », ponendo interrogativi sugli attuali livelli ma soprattutto sul se e sul come l'atteso sviluppo potrebbe influire ed al tempo stesso essere influenzato rispetto al positivo andamento della sicurezza che, a sua volta, è andata di pari passo con la crescita tecnologica e con la diffusione del mezzo aereo, e più segnatamente dell'aereo commerciale.

Una corretta ed univoca misura del livello di sicurezza in un determinato periodo o in una determinata area geografica è certamente difficile; quindi, la pretesa di fornire una risposta puntuale da parte di un generico operatore del settore appare velleitaria e in qualche caso addirittura strumentale alla tesi da sostenere.

Per questo motivo e in stretta aderenza con l'oggetto delle audizioni predisposte dalla Commissione trasporti, l'Alisarda ha ritenuto di limitare il proprio intervento a quanto di sua diretta e certa conoscenza, senza tentativi di interpretare realtà complesse attraverso la trasposizione su scala nazionale di statistiche di per se stesse difficili, attraverso l'unilaterale generalizzazione di singoli casi o attraverso l'elencazione di eventi non correlati.

Mediante l'indagine conoscitiva e gli apporti delle diverse varieguate componenti del settore, i commissari e loro tramite il Parlamento potranno, pur non senza difficoltà, individuare le attuali tendenze e le eventuali aree di intervento.

Affinché la Commissione possa dare al contributo di Alisarda un valore appropriato, riteniamo opportuno ricordare brevemente che la nostra società opera con continuità da 25 anni; ha volato con

almeno 6 tipi di aeromobili; ha una flotta tutta composta di *jet* dal 1978; ha trasportato nel 1988 oltre 1.100.000 passeggeri su circa 14.000 voli regolari di linea; è sostanzialmente autonoma in tutte le attività di manutenzione ed impiego degli aeromobili, nonché in quelle di addestramento del proprio personale tecnico e navigante.

Passando al tema della sicurezza, ritengo opportuno dividerne il concetto in due parti distinte: *security* e *safety* (la più importante).

La molteplicità dei fattori che interessano la sicurezza del volo suggerisce, in questa sede, un esame articolato sebbene schematico piuttosto che il tentativo di una valutazione complessiva d'insieme.

La *security* comporta l'esame di una prima categoria di fattori, che è quella delle azioni criminose (attentato, sabotaggio, dirottamento, terrorismo, e così via) che tante volte hanno determinato vere e proprie tragedie. Questa materia è costantemente all'esame di diversi organismi internazionali e, anche in Italia, è affidata ad enti istituzionalmente competenti. Tuttavia, in questa occasione, appare doveroso richiamare rapidamente la situazione per come si presenta a chi opera all'interno del sistema (come l'Alisarda).

La movimentazione di passeggeri e merci avviene in osservanza della normativa stabilita a livello internazionale. I controlli dei bagagli a mano e dei passeggeri sono certamente adeguati alle situazioni normali, possibili criticità possono tuttavia verificarsi e si verificano — nei casi, sufficientemente frequenti, di punte di traffico. Infatti, il numero limitato dei *detector* e del personale di controllo determina, in questi casi, code di attesa che inevitabilmente esercitano pressioni sul personale, e quindi possibili accelerazioni dei controlli stessi, con conseguente riduzione dei livelli di accertamento. Abbiamo forse assistito qualche volta, in alcuni aeroporti, nelle ore di punta, alla scena delle lunghe code e quindi dell'accelerazione delle procedure di controllo.

Un'altra preoccupazione destano le merci e i bagagli etichettati, che non

sono soggetti a controllo sistematico in nessun aeroporto nazionale, in base al principio che eventuale bagaglio in eccesso e non riconosciuto non viene imbarcato. Voglio attirare l'attenzione sul fatto, però, che le merci deperibili viaggiano, inoltre, su volo certo, conosciuto da chi spedisce, senza che lo speditore sia naturalmente a bordo.

PRESIDENTE. Scusi, avvocato, lei vuol dire allora che il trasporto delle merci deperibili potrebbe prestarsi a....

SERGIO PERALDA, Presidente dell'Alisarda. Potrebbe facilmente prestarsi — specie se lo speditore è anonimo o apocrifo — a dei sabotaggi.

Molto eterogenea è la situazione delle diverse aerostazioni italiane. Sono stati eliminati i controlli occasionali agli ingressi e le raccomandazioni relative al bagaglio non custodito; l'assenza di polizia urbana consente, in molti casi, il parcheggio di automobili in prossimità di fabbricati, di varchi di servizio non sempre controllati, che possono quindi divenire facili vie di accesso, così come l'indossare una divisa da pilota può significare non essere sottoposto ad alcun controllo.

Per quanto si riferisce agli aeroporti propriamente detti, basta ricordare quanto sia facile superare la cinta che delimita i molti chilometri di confine; in molti aeroporti addirittura la recinzione è aperta, fatiscente, oppure cade e per settimane e mesi interi resta in questo stato.

La *safety*, cioè l'aspetto della sicurezza che invece riguarda l'esercizio dell'aereo, è soggetta a numerose componenti. Sono tante le componenti che intervengono nel determinare l'effettivo livello di sicurezza nell'aviazione commerciale. Le loro molteplici interrelazioni (e questo mi sembra molto importante) fanno sì che il grado di sicurezza risultante sia fortemente influenzato dalla componente meno affidabile; in definitiva, così come in un'arteria stradale la velocità media è determinata dal veicolo più lento, nel complesso ag-

glomerato delle componenti, che concorrono a determinare la sicurezza del volo, l'elemento più debole è quello che determina il livello generalmente più basso della sicurezza complessiva. Ne deriva che le possibilità di raggiungere e mantenere i livelli di sicurezza desiderati sono condizionate dalla capacità di un'omogenea e contemporanea positiva evoluzione di tutti i fattori concorrenti alla sicurezza; cioè non ne basta soltanto uno: è inutile avere un aereo nuovissimo se il livello di addestramento del pilota è scadente, se l'assistenza nelle aerovie non è adeguata, e via dicendo.

L'Alisarda intende esporre le proprie conoscenze e valutazioni a proposito delle principali componenti del sistema del trasporto aereo senza pretendere di esaurire la materia, o di indicare le soluzioni ottimali, o più opportune, che soltanto i responsabili dei diversi settori sono, anche istituzionalmente e professionalmente, in grado di affrontare.

Vogliamo citare, però, alcune di queste componenti, ad esempio, quella costituita dagli aeroporti. Lo stato di pulizia di piste e piazzali, ed il conseguente pericolo di ingestione di corpi estranei da parte dei motori degli aeromobili — anche prima del decollo e quindi nell'impossibilità di qualsiasi ragionevole controllo tecnico — è una condizione ricorrente di avaria dei sistemi di propulsione degli aeromobili, con conseguenti possibili situazioni anormali o addirittura di emergenza, anche nelle fasi più delicate del volo, come quella del decollo; gli esempi sono molteplici. Sebbene i moderni aeromobili siano dotati anche di impianti di bordo sufficientemente ridondanti, i casi di inefficienza dei sistemi di radioassistenza di terra (anche a causa — abbiamo notato negli anni passati — di interferenze da parte di alcuni radioamatori o di operatori, nelle frequenze viciniori), unitamente al loro incompleto o inadeguato o lento adeguamento tecnologico, oltreché ad influire significativamente sulla regolarità operativa dei voli, possono spesso determinare riduzioni significative dei livelli di sicurezza.

Negli ultimi anni, l'attenzione di noi tutti è stata frequentemente richiamata dallo stato di saturazione del traffico aereo; la situazione è certamente critica, e l'essere in buona compagnia degli altri stati europei non può costituire elemento di consolazione. Occorre distinguere tra i casi di saturazione delle infrastrutture aeroportuali — le piste, i piazzali (la difficoltà, per esempio, di ottenere *slot* nell'aeroporto di Linate è notoria) — e quelli relativi ai sistemi di controllo del traffico. La rapida ed incisiva realizzazione dei necessari investimenti in un piano coordinato dell'intero sistema nazionale, collegato quest'ultimo con il più ampio sistema europeo, e la stabile soluzione dei problemi che sembrano continuare ad interessare gli addetti, sono le sole risposte possibili; non si può intervenire solo a terra, ma occorre anche coordinare la parte relativa agli spazi aerei.

Cito cose ovvie, ma è bene ripeterlo: nessun aeroporto nazionale è attrezzato con impianti adeguati per il trattamento antighiaccio degli aeromobili, perché improvvise formazioni di ghiaccio hanno già determinato condizioni di criticità anche su aeromobili comunemente ritenuti insensibili a questo fenomeno; con ciò non voglio affermare che i trattamenti antighiaccio non vengono fatti, ma soltanto dire che non esistono le macchine, le attrezzature complesse e sicure che ci sono in determinati aeroporti non italiani.

GUIDO BERNARDI, *Presidente della VIII Commissione permanente del Senato*. Se mancano le macchine, come vengono compiute tali operazioni?

SERGIO PERALDA, *Presidente dell'Alisarda*. Ci sono delle scale, dei getti speciali.

SERGIO NAPOLI, *Rappresentante dell'Alisarda*. Oggi, i trattamenti antighiaccio vengono effettuati con buona qualità...

PRESIDENTE. Sugli aeromobili, o sulle piste?

SERGIO NAPOLI, *Rappresentante dell'Alisarda*. Sugli aeromobili. Vengono effettuati bene con strumentazione di tipo misto e cioè con scale, piattaforme e sistemi di spruzzamento di miscele di acqua calda e materiale adatto. Però, proprio per la mancanza di attrezzature del tipo ricordato dall'avvocato Peralda, vengono effettuati soltanto sul piazzale: o prima dell'imbarco dei passeggeri, od anche dopo l'imbarco di essi. I tempi intercorrenti tra tale fase e quella del decollo effettivo dell'aeroplano riducono notevolmente l'efficacia del trattamento, mentre l'uso di grosse incastellature tra le quali l'aeroplano può passare e ricevere, attraverso un sistema a spruzzo, lo stesso trattamento pochi minuti prima del decollo, determina un'efficacia enormemente maggiore.

In Europa, per operatori europei, si sono verificati dei fatti critici, con problemi di « piantata » motore per l'ingestione di lastroni di ghiaccio staccatisi durante la corsa di decollo o subito dopo.

SERGIO PERALDA, *Presidente dell'Alisarda*. Dunque, non è che non si pratici il trattamento antighiaccio.

Ricordo, per esempio, che un aereo ATR dell'Avianova, cui era stato praticato tale trattamento nell'aeroporto di Forlì, fu costretto a ritardare di un quarto d'ora il decollo, ragion per cui quel trattamento perse — com'è stato poc'anzi spiegato dall'ingegner Napoli — la sua efficacia. Quello stesso aereo ebbe poi problemi, risolti ovviamente in volo mediante alcuni accorgimenti, a causa del formarsi di ghiaccio.

PRESIDENTE. Vi sono aerei che hanno incorporate apparecchiature antighiaccio.

SERGIO PERALDA, *Presidente dell'Alisarda*. Sì, ma spesso tali apparecchiature non sono sufficienti.

Sebbene con una certa saltuarietà, le segnalazioni di mancata collisione richiamano l'attenzione di tutti gli operatori sui gravi rischi di tali situazioni. Soltanto

la più completa certezza di separazione del traffico aereo militare da quello civile e, soprattutto, l'unicità di controllo aereo sono, a nostro avviso, le vie da seguire per una riduzione radicale di tali casi.

La qualificazione ed il continuo aggiornamento professionale dei piloti costituiscono, a nostro parere, uno degli elementi centrali della sicurezza nel volo.

Pur in presenza di un mercato del lavoro molto difficile, con una domanda fortemente in aumento, riteniamo che vada mantenuto il ruolo prevalente della compagnia per le attività di addestramento e di formazione dei propri piloti, e che vada mantenuto ed anzi rafforzato il ruolo di controllo degli enti governativi preposti.

Sarebbe, a nostro avviso, utile ed auspicabile l'intervento diretto dello Stato per l'istituzione di scuole tecniche professionali di base, che non siano però vincolanti per il successivo impiego dei giovani piloti. Sarebbe un errore creare un'unica scuola che, poi, desse la certezza dell'occupazione, mentre sarebbe utilissima una scuola di Stato che fornisse la preparazione di base lasciando poi alle singole compagnie la possibilità di selezionare, di preparare e di affinare la preparazione di base dei singoli piloti.

In materia di manutenzione, la reale efficacia delle relative attività dipende in maniera determinante, a nostro parere, dall'organizzazione dei corrispondenti settori delle compagnie aeree, dall'esperienza del loro personale, dalla positiva e costruttiva vigilanza del RAI e dall'attenta applicazione delle normative dei costruttori e dello stesso RAI. Anche in tale area, la componente professionale del personale interessato acquista un ruolo centrale per il raggiungimento dei livelli di sicurezza.

Come per i piloti, anche per i tecnici l'esperienza conferma il valore determinante dell'istruzione in azienda, mentre utili ed auspicabili scuole potrebbero rispondere alla necessità di scolarità di base, per una professione per la quale sono ormai presenti situazioni di effettiva carenza.

Circa l'ente di sicurezza del volo, l'Alisarda ritiene che la nascita di un tale ente non possa che essere considerata con grande attenzione da un esercente del settore, a condizione, tuttavia, che vengano definiti preventivamente e con certezza e chiarezza i compiti dell'ente stesso e le sue interfacce con gli enti già operanti. Riteniamo comunque indispensabile il rafforzamento delle strutture del RAI, dell'ANAV e di Civilavia, senza le quali probabilmente l'ente non riuscirebbe a raggiungere i suoi scopi.

Per un imprenditore quale noi siamo, l'ipotesi della concessione di contributi agevolati al settore aeronautico è sempre di grande interesse. L'Alisarda auspica, tuttavia, che tali interventi – qualora decisi – non siano operati in modo tale da determinare incontrollate crescite di acquisti di aeromobili da parte di società senza adeguate esperienze e garanzie di serietà tecnica, di società che scoprono improvvisi vocazioni di aerolinea grazie alla facile assunzione di qualche pilota o di un qualche responsabile tecnico. Siamo infatti del parere che dopo alcuni decenni una società di navigazione aerea possa definirsi tale ed avere compiti di responsabilità sui trasporti di linea, nazionali ed internazionali ma che prima sia necessario, per qualunque nuovo venuto nel settore fare – come suole dirsi – un'esperienza sulla propria pelle e non sulla pelle degli altri, gestendo eventualmente settori modesti dell'aviazione minore.

PRESIDENTE. Ringrazio l'avvocato Peralda e do senz'altro la parola agli onorevoli componenti delle Commissioni qui riunite, per eventuali domande.

PINO LUCCHESI. Innanzitutto, ritengo di poter esprimere, a nome di tutti i parlamentari qui presenti, un ringraziamento ai rappresentanti della Alisarda, per il modo in cui essi hanno affrontato il problema della sicurezza nel volo e per la maniera complessivamente esauriente in cui hanno risposto ai quesiti posti loro per iscritto.

Dalla lettura della loro relazione e del resoconto stenografico di quest'audizione cercheremo di verificare meglio le indicazioni forniteci in questa sede; ma, essendo tutto ciò di cui vi si tratta inerente in qualche modo ai problemi della sicurezza nel volo, o con essi collegato, desidero porre ai nostri interlocutori un paio di domande specifiche, la prima delle quali è relativa al segmento della manutenzione degli aeromobili.

Mi pare di avere capito, dall'esposizione della relazione, che l'Alisarda si fa carico dell'intera manutenzione, di qualsiasi tipo ed in qualunque passaggio. Vorrei sapere se ciò avviene anche per la manutenzione straordinaria.

La seconda domanda concerne un segmento — particolarmente importante ai fini della sicurezza — che continua a « volare » ai margini della nostra indagine conoscitiva. Si tratta della questione, sulla quale si è riaperto il dibattito nel paese e a livello politico, dei voli *charter*. Come certamente sapete, stanno nascendo o si annunziano una serie di nuove iniziative che tengono anche conto del processo di liberalizzazione del traffico aereo. È intuibile che questo segmento rappresentato dai voli *charter* sia più esposto di altri ai problemi della sicurezza per le stesse ragioni di carattere economico insite in questo tipo di trasporto, per il quale vi è un utilizzo di aeromobili maggiore rispetto ai voli di linea. Di fronte a queste nuove esigenze il nostro paese si presenta abbastanza sguarnito.

Riteniamo che la sicurezza sia meglio garantita con iniziative in qualche modo protette e sostanzialmente controllate da interessi nazionali, mentre guardiamo con particolare preoccupazione quelle iniziative che stanno nascendo una dopo l'altra, senza « coperture » di alcun genere.

Le chiedo se nei programmi di sviluppo e potenziamento dell'Alisarda — che consideriamo una compagnia di carattere nazionale, anche se non così rilevante come la compagnia di bandiera — s'intende portare qualche attenzione al settore e come si ritenga di svilupparlo.

EDDA FAGNI. I rappresentanti dell'Alisarda hanno posto l'accento in particolare su due questioni: la preparazione del personale — per la quale hanno auspicato la nascita di scuole tecniche statali di base, senza garanzia per la successiva occupazione — ed il sorgere di società con conseguenti acquisti « facili » ed incauti di aeromobili. Su quest'ultimo tema non mi soffermo in quanto ne ha già parlato il collega Lucchesi.

Per quanto riguarda invece la questione del personale, vorrei sapere se provvedete, oltre che alla manutenzione degli aerei, anche alla preparazione professionale dei piloti. In Italia non esistono scuole di questo tipo, ad eccezione di quelle degli aeroclub o dell'Alitalia, a differenza di quanto avviene in altri paesi europei (come la Francia o la Svizzera) in cui vengono svolti corsi non solo di base, ma di carattere specialistico, tra l'altro meno costosi e di durata più breve dei nostri.

MAURO DUTTO. Credo che il problema della sicurezza, che sta acquistando sempre più una dimensione internazionale, debba essere affrontato in termini razionali per lo meno a livello europeo.

In Italia vi è stato un grosso dibattito, per altro improduttivo, su quello che doveva essere l'ente per la sicurezza del volo. Alcuni, tra i quali io stesso, sono favorevoli alla costituzione di un ente per la sicurezza del trasporto, sul tipo di quello americano, che si interessi anche della sicurezza del volo. Si tratta, tuttavia, di impostazioni che peccano oggi di una visione provinciale. Infatti di qui a qualche tempo — che ritengo non troppo lontano — si porrà un problema, che dovrebbe essere di carattere europeo, di stimoli alla sicurezza e di controlli di chi la garantisce. In questo senso non sarebbe assurdo pensare alla creazione di un ente della sicurezza del trasporto a livello europeo, con una decisione di carattere comunitario.

Vorrei conoscere il vostro pensiero in proposito.

SERGIO PERALDA, *Presidente dell'Alisarda*. In merito alla questione della manutenzione, cito un dato significativo che non credo che altre compagnie italiane possano fornire. Più del 25 per cento del personale dell'Alisarda è impiegato in operazioni di manutenzione, riparazione ed accertamento della sicurezza degli aeromobili. Si tratta di una percentuale rilevantisima che dimostra come la compagnia affidi le proprie fortune soprattutto alla certezza della qualità e dell'idoneità del mezzo per i voli operativi che deve intraprendere.

L'Alisarda effettua tutte le operazioni di manutenzione del corpo dell'aeromobile fino al *check D*, ossia lo smontaggio totale del mezzo ed il rifacimento di tutte le sue parti, comprese le ali, i carrelli, i collegamenti elettrici *radar*. Che la compagnia sia in grado di compiere bene queste operazioni è dimostrato dal fatto che l'Alitalia ci ha chiesto di occuparci del *check* per i propri aerei. Anche altre compagnie si sono rivolte all'Alisarda per la manutenzione dei loro mezzi.

Non ci occupiamo delle riparazioni straordinarie dei motori, che affidiamo alla Swissair, che abbiamo sperimentato essere la più affidabile delle compagnie. Tutte le altre operazioni vengono svolte da noi, tranne quelle relative ad alcune componenti particolari, che sono effettuate presso il centro dell'Alitalia.

La manutenzione svolta con questo tipo di preparazione tecnica e sotto il controllo costante del RAI - i cui rappresentanti sono presenti quotidianamente - costituisce un buon avvio alla possibilità di sicurezza nei cieli.

Relativamente ai voli *charter*, l'Alisarda è interessata al settore. In proposito, se familiari o amici mi chiedessero se sia prudente utilizzare i voli *charter*, risponderei loro di stare tranquilli. L'importante non è tanto scegliere una buona agenzia di viaggio, quanto servirsi di una compagnia che effettua una manutenzione per gli aerei adibiti ai voli *charter* ottima come quella operata per gli aerei dei voli di linea.

PRESIDENTE. Il problema è che l'utente non è un tecnico!

SERGIO PERALDA, *Presidente dell'Alisarda*. Tuttavia se sa che un aereo è dell'Air France penso possa volare più tranquillo.

Circa la professionalità, sono d'accordo che si dovrebbero creare scuole di base non solo per i piloti, ma anche per i tecnici.

PINO LUCCHESI. Avevo rivolto al presidente dell'Alisarda una domanda specifica: se sia nei programmi della compagnia espandere il settore dei voli *charter*.

SERGIO PERALDA, *Presidente dell'Alisarda*. La risposta è positiva. Per noi quello *charter* è un volo marginale, per impiegare gli aerei che in particolari periodi, come d'inverno, non possono essere utilizzati.

SILVANO RIDI. Effettuate anche noleggi?

SERGIO PERALDA, *Presidente dell'Alisarda*. Sì; non facciamo locazioni, ma *leasing* ossia diamo a nolo i nostri aeromobili con nostri piloti e nostro personale.

SILVANO RIDI. Quindi, le macchine sono sempre sotto vostro controllo e responsabilità?

SERGIO PERALDA, *Presidente dell'Alisarda*. Sì, sotto nostro controllo e responsabilità.

MAURO DUTTO. Vorrei una risposta specifica alla mia domanda.

SERGIO PERALDA, *Presidente dell'Alisarda*. Un ente europeo può svolgere un'attività utile, soltanto però se effettua controlli regolari ed a tappeto.

PRESIDENTE. Ringrazio l'avvocato Peralda e l'ingegner Napoli; ci auguriamo che le loro ottimistiche indicazioni si rivelino realistiche, anche se possono esi-

stere alcune perplessità in riferimento a determinate situazioni.

Audizione dei rappresentanti delle compagnie di terzo livello.

PRESIDENTE: L'ordine del giorno reca ora l'audizione dei rappresentanti delle compagnie di terzo livello. Ringrazio gli stessi per aver accolto il nostro invito e per il contributo che vorranno fornirci, anche attraverso relazioni scritte.

ITALO BALLERIO, Presidente della Transavio. Desidero innanzitutto precisare che non abbiamo presentato una relazione scritta - che potremo, però, inviare successivamente - perché abbiamo interpretato la convocazione da parte della IX Commissione della Camera e dell'VIII Commissione del Senato riunite come un'occasione di incontro e di confronto tra le compagnie di terzo livello per un coordinamento finalizzato alla definizione di una linea di comportamento in tema di sicurezza del volo. Siamo, ripeto, tuttavia, disponibili ad inviare una relazione scritta, se le Commissioni riunite lo riterranno opportuno.

Resta, comunque, l'esigenza di cercare di coordinare in maniera sempre migliore l'attività delle compagnie di terzo livello, anche al fine di creare una maggiore sicurezza rispetto a quella ritenuta normale, richiesta dalle regole dettate dal Registro aeronautico italiano e dal Ministero dei trasporti.

PRESIDENTE. In relazione al nostro scopo di approfondire i temi relativi alla sicurezza del volo, anche per quanto riguarda il settore delle compagnie di terzo livello, ci saranno utili tutte le relazioni che ci verranno inviate.

ERMANNLOTTI, Presidente di Avianova. Svolgerò, innanzitutto, alcune considerazioni di premessa. La società Avianova è stata costituita il 18 dicembre 1986 nell'ambito della società Alisarda, con l'intento di effettuare operazioni di

volò in quel campo di attività individuato come il « terzo livello », cioè voli regionali, internazionali e frontaliere che, come è noto, possono essere operati attraverso la concessione o la semplice autorizzazione. In data 15 luglio 1987 alla società fu rilasciata dal RAI la certificazione quale esercente-trasporto pubblico passeggeri e successivamente ottenne il disciplinare da parte di Civilavia.

La società ha iniziato la propria attività impiegando due aeromobili tipo ATR 42, nuovi di costruzione. In data 12 giugno 1989 è stato stipulato un accordo tra la società Alisarda ed il gruppo Alitalia-ATI con l'intento di operare congiuntamente nel campo del terzo livello, riunendo nella società Avianova tutti i velivoli ATR 42 di entrambe le società. Il passaggio degli aerei ATR 42 dell'ATI avverrà in modo graduale nel tempo e l'operazione si completerà entro il 1990. In effetti, alla data odierna, la compagnia opera con quattro aerei ATR 42, dei quali due acquisiti dall'ATI.

Passando a trattare di generalità sulla sicurezza, occorre osservare che della sicurezza del volo sono state date diverse definizioni; poiché la sicurezza in senso assoluto non esiste e non può essere intesa neppure come traguardo da raggiungere, forse il senso più reale da intendere è quello di obiettivo cui tendere. Cosa che si traduce, in definitiva, nella somma di tutte quelle azioni da intraprendere, ritenute quindi necessarie e indispensabili, al fine di salvaguardare sempre più la vita umana.

Qualcuno ha voluto definire la sicurezza come ridondanza al di sopra di un certo minimo; minimo che non può essere altro che quello stabilito dagli enti governativi per la certificazione delle macchine, delle imprese costruttrici, degli esercenti, del personale che attesta la navigabilità degli aeromobili nonché dei piloti attraverso i brevetti. Allora potremmo dire che tutte le imprese certificate ed in possesso di disciplinare sono imprese sicure; accettando il concetto di ridondanza, sopra indicato, si creerebbe il concetto del « più sicuro » in quanto più ridondante rispetto ai minimi legali.

Nell'organizzazione di un'impresa molti sono i settori particolarmente investiti da problemi di sicurezza, ma non vi è dubbio che, nell'ambito dell'organizzazione di una compagnia, i più vulnerabili siano quello operativo e quello tecnico della manutenzione. Il settore operativo riguarda particolarmente il pilotaggio nonché tutto quel settore chiamato « tecnico-operativo » che tratta dei manuali di volo, d'impiego e operativi che danno al pilota informazioni circa le limitazioni d'impiego della macchina, nonché tutte le procedure normali e di emergenza.

Il settore tecnico è quello che provvede a garantire la conservazione nel tempo dello stato di navigabilità dell'aeromobile attraverso la manutenzione ordinaria o straordinaria, o meglio detta preventiva e conservativa.

Il problema degli aeroporti o del controllo del traffico è assai complesso; i problemi della sicurezza che li riguardano sono molti; ma le società sono utenti di questi servizi per i quali auspicano quindi le prestazioni migliori.

Per quanto concerne l'Avianova, come detto, la compagnia è emanazione diretta del gruppo Alitalia-ATI-Alisarda ed è completamente integrata nel sistema organizzativo dei due gruppi che hanno messo a disposizione della compagnia tutte quelle strutture e quei supporti necessari affinché la compagnia sia allineata ed operi secondo gli *standard* delle medesime società.

Il presidente Verri, nel corso della seduta del 19 febbraio 1989 presso questa Commissione, ha dichiarato, a proposito della partecipazione a compagnie che operano nell'ambito del terzo livello, che « per lavorare con noi e per godere di una nostra partecipazione devono rispettare gli stessi *standard* dell'Alitalia. Posso garantire alla Commissione che l'Alitalia non parteciperà mai con i suoi investimenti, non collaborerà con compagnie che non osservino i nostri *standard* ».

Gli aeromobili della compagnia sono tutti di recente costruzione e, seguendo i criteri di compagnia in materia di sicurezza, sono aggiornati di tutte le modifi-

che proposte dal costruttore che interessino, anche marginalmente, la sicurezza del volo. La certificazione di dette macchine è stata condotta nel pieno soddisfacimento dei requisiti di costruzione, sia americani, sia europei (FAR e IAR). In detti aeromobili, come fra i più recenti velivoli dell'Alitalia, è installato il *flight data recorder*, che registra centinaia di parametri relativi agli impianti ed alla condotta del volo.

Relativamente alla manutenzione degli aerei, questa viene effettuata presso le officine ATI e Alisarda, certificate dal RAI quali ditte di manutenzione e già praticanti da tempo la manutenzione di detti velivoli. Come supporto tecnico, presso gli scali la manutenzione conservativa è eseguita da operatori-controllori, certificati dal RAI, appartenenti alle società del gruppo o, in casi particolari, ad altre organizzazioni certificate dal RAI. Nel caso di inconvenienti particolari, la compagnia è altresì supportata in ogni momento dallo stesso costruttore.

Relativamente al settore operativo, gli equipaggi che oggi volano con gli ATR 42 di Avianova sono composti da personale di vasta esperienza, per lo più acquisita con molti anni di comando nel gruppo Alitalia. L'addestramento avviene secondo identiche procedure e *standard* Alitalia presso il centro addestramento Alitalia, incluso l'uso del *full flight simulator* ATR 42 dell'ATI, di recente installato, e che rappresenta ad oggi il più avanzato simulatore di volo esistente al mondo per questa macchina. Gli equipaggi sono costantemente seguiti nell'impiego da comandanti istruttori e controllori, che ne curano l'aggiornamento continuo anche in considerazione del fatto che l'ATR 42, come tutti i turboelica, opera in una fascia di quote (10.000-20.000 piedi) più frequentemente interessata da fenomeni atmosferici.

Per quanto riguarda la parte tecnico-operativa, le documentazioni d'impiego, l'Avianova è al momento completamente supportata dai settori operativi di Alisarda. È operante nell'ambito della società una conferenza mensile sulla sicu-

rezza del volo, dove vengono esaminati e discussi gli eventi di natura tecnico-operativa che possono essersi presentati nel corso dell'impiego.

Non si nasconde che uno dei problemi più delicati della compagnia è quello degli equipaggi, che si rendono necessari man mano che le macchine, secondo i programmi, saranno trasferiti dalla società ATI all'Avianova. Il criterio seguito sino ad oggi è stato quello di reperire professionalità più formate, così da disporre di personale di vasta esperienza una volta completato, secondo i rigorosi *standard* di compagnia, l'addestramento specifico al tipo di macchina. Una volta a regime, la compagnia intende adottare *standard* di *recurrent training* e di carriere interne paralleli a quelli del gruppo Alitalia.

Per quanto riguarda i problemi della sicurezza in generale in Italia, occorre esaminare la cosiddetta *deregulation*. Forse la parola che meglio chiarisce la portata dal fenomeno è « liberalizzazione ».

La questione riguarda essenzialmente il problema del traffico che, stante il costante aumento di vettori, diventa sempre più congestionato, particolarmente nelle aree prossime ai grossi aeroporti, i quali hanno la possibilità di smaltire operazioni di avvicinamento e atterraggio o decolli in un numero ben preciso non dilatabile, salvo fare altre piste con altre apparecchiature di guida per gli atterraggi. Questa situazione può ingenerare forti ritardi di attesa, che penalizzano particolarmente le attività delle compagnie di terzo livello. Il ritardo di una mezz'ora influisce in modo profondamente diverso sulle operazioni di un *Jumbo*, che viene da un volo di 10 ore, e su quelle di aeromobili che compiono tratte di mezz'ora: il ritardo diventa in questo caso uguale al tempo di percorrenza della tratta.

La *deregulation* non può avere riflessi sulla navigabilità degli aerei e particolarmente sulle operazioni di manutenzione. È una degenerazione che, ove esista, andrebbe indagata e stroncata da parte

delle autorità governative. Nel regolare il sistema del trasporto aereo, tuttavia, le autorità devono evitare che pressioni economiche, che possono essere generate anche da tasse o tariffe determinate da enti statali (tasse in rotta, tasse di terminale, tasse di atterraggio, eccetera), non determinino, nei vettori economicamente più deboli, la necessità di tagliare costi in aree che possono direttamente influenzare la sicurezza del volo. La recente definizione delle tariffe di sorvolo e di terminale, che penalizzano fortemente gli aerei da trasporto più piccoli, come quelli destinati al terzo livello, sembra essere un passo in direzione opposta a quella della sicurezza.

Dobbiamo poi rilevare che in Italia manca un ente preposto alle inchieste sugli incidenti aerei. Tale struttura esiste nella totalità dei paesi aderenti all'ICAO ad eccezione dell'Italia, dove nel caso di incidente, secondo quanto previsto dal codice della navigazione, l'inchiesta tecnica formale viene condotta dal ministro dei trasporti con la partecipazione di rappresentanti di Civilavia, del RAI, dell'ANAV e di sindacati di categoria: tutti enti che, in linea di principio, possono avere responsabilità nell'evento stesso.

L'ente deve essere completamente al di fuori degli enti preposti, per compito istituzionale, a fare sicurezza nei propri settori di competenza; non può essere messo al di sopra di questi perché crea indeterminatezza nelle responsabilità, non può essere messo a fianco perché crea indeterminatezza nella competenza. Può essere solo un ente che conduce una ricerca finalizzata alla sicurezza, studiando le cause che hanno determinato un incidente e ricercando i mezzi affinché l'evento stesso non abbia a ripetersi: solo così si può fare prevenzione, mentre diversamente si farebbe solo fiscalismo, puro e semplice.

Infine, con riguardo alla situazione normativa, facciamo notare che su tutte le operazioni aeronautiche pesano enormemente: la vetustà del codice della navigazione aerea del 1941; la ormai quasi inutilità del regolamento della naviga-

zione aerea del 1925, per il cui completo rifacimento hanno operato ben tre commissioni succedutesi nel tempo; la mancanza pressoché assoluta di regolamenti operativi, tipo le FAR 91-121 e 135 degli USA (che trattano rispettivamente delle operazioni in genere degli aeromobili, delle operazioni dei grossi aerei da trasporto commerciale e del taxi aereo); la mancata applicazione, ad oggi, degli annessi dell'ICAO.

VINCENZO LEONE, *Presidente dell'Alinord*. L'Alinord è una compagnia aerea del gruppo Bastogi-Acqua Marcia (società finanziaria quotata alla Borsa di Milano), e possiede due Fokker F.28, serie 1000, a 65 posti: aerei acquistati in Italia, qui immatricolati, ed aventi certificati del RAI.

Nella nostra relazione abbiamo specificato le caratteristiche tecniche dell'aeromobile, illustrando anche la sua storia; in particolare, ci siamo soffermati sui problemi all'attenzione di questa Commissione, e cioè abbiamo specificato quali soluzioni relative alla sicurezza la compagnia adotti per garantire l'esercizio delle macchine.

Premetto che noi effettuiamo dei voli schedulati, avendone le relative autorizzazioni da Civilavia: sono voli tra Bergamo e Roma, Milano e Perugia, Perugia e Taranto, Roma e Taranto; quindi, gli aerei effettuano dei collegamenti nord-sud, interscambiandosi e passando tutti i giorni per la base tecnica (Roma-Ciampino), in modo da ricevere un controllo costante ed immediato a proposito di qualsiasi problema tecnico si presenti nell'esercizio dell'attività.

Nella relazione, abbiamo puntualizzato le due aree che ci sembrano le più indicative per affrontare il problema della sicurezza del volo: quella operativa e quella tecnica. Tra l'altro, credo che nulla di nuovo si dica in questa relazione rispetto a quanto diranno le altre compagnie, perché ciascuno di noi ha in parte « scopiazzato » le tecniche di conduzione di una compagnia aerea, derivandole dall'Alitalia, la quale in tal senso ha fatto

molto per offrire indicazioni circa la metodologia, la struttura, l'organizzazione in base alle quali gestire una compagnia aerea.

Ciò vale anche per le tecniche connesse all'addestramento del personale di volo (comandanti, piloti, assistenti di volo) e di quello tecnico.

I nostri comandanti provengono tutti dall'Alitalia, ed hanno accumulato un numero elevato di ore di comando presso grossi aerei di quella compagnia; perciò, sotto tale profilo, ci danno ampia ed assoluta garanzia di efficienza e di abilità, nel condurre i nostri aeromobili, che hanno tecnologie pressoché identiche a quelle dei DC 9 dell'Alitalia. Abbiamo invece preso i piloti dal vivaio dei piloti dell'aviazione generale, dando ad essi la preparazione professionale necessaria per passare alla conduzione di aerei più grandi, dato che quasi tutti avevano pilotato aerei *jet*: abbiamo, naturalmente, scelto e selezionato gli elementi migliori.

Noi non possediamo ovviamente il *flight simulator*, avendo soltanto due aeromobili, ed essendo gli unici in Italia a possederne di questo tipo: affrontiamo però nella tecnica di addestramento tutti quei fenomeni che possono essere presi in considerazione in un simulatore, salvo naturalmente quelli particolarmente violenti, dato che con un simulatore si può giocare, e con un aereo no. Lo stesso va detto relativamente agli assistenti di volo.

Per quanto riguarda la manutenzione, desidero fare presente che l'Alinord è una compagnia aerea di pura esercizio. È previsto dal Registro aeronautico italiano che quasi tutte le compagnie aeree qui rappresentate affidino la manutenzione ad organizzazioni esterne, pur essendo responsabili, con un ufficio tecnico proprio, della conduzione tecnica degli aerei. L'Alinord ha un ufficio tecnico composto da sette persone: un direttore (che, tra l'altro, è stato comandante di DC 10 dell'Alitalia e pertanto, unendo le capacità professionali del pilota a quelle tecniche dell'ingegnere, ha una più profonda conoscenza della macchina), due componenti l'ufficio tecnico vero e proprio, due com-

ponenti l'ufficio di programmazione e due tecnici. In piccolo, vi è in esso tutta la struttura tecnica di una grande compagnia.

Il complesso di tali uffici deve studiare tutte le problematiche tecniche dell'aereo e cioè le tempistiche, le scadenze, il magazzino: insomma, tutte le problematiche relative all'operatività tecnica della macchina.

La manutenzione vera e propria è affidata ad una ditta esterna, che opera sotto il diretto controllo dell'Alinord eseguendo i lavori che vengono via via ordinati dal nostro ufficio tecnico. Tutto ciò, ovviamente, avviene sotto il controllo del RAI, da cui il personale della ditta che esegue la manutenzione è certificato, ed in stretta correlazione con le indicazioni che vengono di volta in volta date dal Registro aeronautico italiano.

La grande manutenzione (cioè quella legata ai *check C*) e la revisione (legata ai *check D* ed *E*) vengono affidate direttamente alla Fokker, che segue i nostri aerei in tutti i gradi della manutenzione, compresi quelli inferiori. Pertanto, si ha un doppio grado di controllo: da parte del RAI, per quanto riguarda la parte tecnica italiana, e da parte della società di costruzione, che segue la macchina anche nei minimi particolari, dalla piccola manutenzione a quella grande, che avviene direttamente negli stabilimenti di Amsterdam.

Ho fin qui illustrato il complesso degli elementi di controllo. Per quanto riguarda le problematiche più generali legate alle compagnie di terzo livello, credo sia interessante sottolineare quanto è stato già detto dal presidente dell'Avianova e cioè che tali compagnie si trovano a dover affrontare problemi, anche di carattere economico, molto pesanti; non a caso, esse hanno spesso difficoltà di sopravvivenza, dato l'appesantimento notevole del loro lavoro per la parte burocratica, che può essere sostenuto da una grande compagnia ed un po' meno da una piccola.

Concludo il mio intervento ringraziando codeste onorevoli Commissioni e dichiarandomi pronto a rispondere ad eventuali domande sull'argomento.

MAURO BENVENUTO, *Direttore tecnico operativo dell'Aliblu*. La compagnia che qui rappresento opera dal 16 giugno 1987 ed è finanziata da capitale privato, il 10 per cento del quale è a partecipazione dell'Alitalia.

Desidero illustrare molto sinteticamente la posizione della Aliblu circa la problematica della sicurezza nel volo, nonché gli intendimenti della compagnia in relazione ad essa.

Nel trasporto aereo passeggeri è stata da sempre riservata alla sicurezza nel volo la massima attenzione; è per questo che, in più di quattro decenni di esperienze maturate nel mondo aeronautico, sono andate affinandosi, sino ad oggi, normative tali da garantire la massima sicurezza, che si estrinseca poi nell'ottenimento di un perfetto equilibrio delle seguenti tre componenti essenziali: l'uomo, il mezzo e l'ambiente. Specie in concomitanza con il generale e grande sviluppo dell'aviazione civile, negli ultimi anni i sistemi di sicurezza sono stati studiati e messi a punto nell'intento di raggiungere la massima rapidità del mezzo e del suo esercizio. Infatti, fino ad oggi, ai grandi sforzi nella costruzione di aerei sempre più veloci ed efficienti ha corrisposto la ferma volontà di garantire i più alti livelli della sicurezza del volo.

Il momento storico che l'aviazione civile sta vivendo non ci consente di abbassare la guardia sotto il profilo della sicurezza, specie in considerazione dell'incalzante *deregulation* e della rapida crescita del traffico regionale.

È con questa convinta cultura aeronautica e con il rigoroso rispetto delle norme e dei regolamenti che disciplinano il trasporto pubblico passeggeri che circa due anni è mezzo fa nasceva Aliblu, prima significativa compagnia regionale in Italia con una sua rete operativa di servizi sia sul territorio nazionale, sia su quello europeo. Penso che ciò sintetizzi l'impegno svolto e quanto stiamo ancora facendo relativamente alla sicurezza in Aliblu, ponendo particolare attenzione a quelle che sono le componenti essenziali del sistema: l'uomo, il mezzo e l'ambiente.

Per quanto riguarda il primo elemento, a prescindere dal *management* della compagnia che proviene dal gruppo Alitalia, gli equipaggi, come hanno indicato anche altre compagnie, arrivano dai pensionamenti Alitalia; sarebbe quindi inutile sprecare tempo illustrando le caratteristiche dei nostri comandanti che hanno un minimo di 12 mila ore di volo.

Per quanto riguarda i mezzi, utilizziamo il Jetstream 31, versione 18 passeggeri, costruito dalla British Aerospace, conosciuta nel mondo per aver realizzato nel passato aerei importanti che hanno fatto storia nell'aviazione civile, non ultimo, in Europa, il Concorde, alla cui costruzione la British Aerospace ha partecipato.

Purtroppo l'ambiente non è buono per le ragioni che conosciamo: il traffico aereo, le congestioni e via dicendo.

La compagnia può intervenire solo sull'elemento uomo e sul fattore mezzi: cerchiamo quindi di utilizzare macchine di nuova costruzione ed equipaggi di completa affidabilità. In questo contesto, Aliblu si sta muovendo cercando di mantenere ed aumentare gli *standard* attraverso quei sistemi che tutti conosciamo.

ITALO BALLERIO, *Presidente della Transavio*. La Transavio è sorta nel 1946 ed è la prima compagnia di questo genere a nascere nel dopoguerra; più recentemente è stata la prima ad operare nel terzo livello, nel 1981, con rotte brevi che attualmente sono state ampliate.

Non era di questo comunque che intendevo parlare, né desidero trattare la questione della sicurezza del volo, poiché tale argomento è stato affrontato con completezza e tutti ci ritroviamo sulle affermazioni già espresse.

Transavio segue le regole che tutti sono obbligati a rispettare per opera di organismi pubblici tra cui il Ministero dei trasporti ed il Registro aeronautico italiano. Vorrei però esporre alcune considerazioni a questa Commissione. Innanzitutto devo segnalare che mancano piloti e tecnici, nonché la possibilità di ricorrere a piloti stranieri o a comandanti che ab-

biano superato i 60 anni. Tutto ciò lo dico perché è necessario potenziare il « povero » terzo livello italiano, giacché per la Germania, la Francia e la Svizzera possiamo parlare di un « ricco » terzo livello.

Cercherò di unirmi ai presenti per tentare di costruire qualcosa di utile tutti insieme, per esempio chiedendo – considerato che abbiamo la possibilità di interloquire con personalità di rilievo del Ministero dei trasporti e del Governo – di correggere una situazione che ormai è incancrenita; poiché la vita media del cittadino è salita a 75 anni circa, non si comprende perché i piloti debbano andare in pensione a soli 60 anni.

PRESIDENTE. Le ricordo che l'indagine conoscitiva concerne la sicurezza del volo.

ITALO BALLERIO, *Presidente della Transavio*. Il problema, signor presidente, consiste proprio nella mancanza di piloti, che ci costringe a cercarli con tutti i mezzi: non troviamo personale esperto quando potrebbero benissimo essere ulteriormente utilizzati i piloti di 58, 59 anni (con una esperienza di 20 mila ore di volo) che già prestano servizio presso di noi e che, invece, saranno costretti ad andare in pensione fra qualche anno, lasciando oltretutto un vuoto incolmabile. Inoltre mancano i tecnici e ciò riguarda direttamente la sicurezza del volo; chiediamo di poter almeno ricorrere a personale straniero già preparato.

Sicurezza è un concetto ampio, non significa disporre di un buon meccanico che sa stringere un bullone, né avere una macchina di recente fabbricazione, perché per me – che sono del mestiere – un apparecchio è vecchio quando ha raggiunto i cicli che gli sono consentiti dalla casa madre.

CORRADO CORRIAS, *Presidente dell'Airsardinia*. Avevo preparato una relazione come altri colleghi, ma penso che sia più opportuno predisporre un documento unitario che rappresenti tutti i

problemi enunciati, poiché sono molto simili tra loro. Mi riferisco non tanto ai problemi della sicurezza in relazione al sistema di manutenzione proprio di ciascuna compagnia — poiché si tratta di sistemi regolamentati e controllati dagli enti a ciò preposti — quanto alle carenze strutturali dell'aviazione civile italiana che determinano una dispersione delle risorse economiche, sociali ed umane a causa di un sistema burocratico, legislativo ed organizzativo che certamente non fa onore alla nazione italiana.

Il punto fondamentale non consiste nell'affermare la nostra capacità di mantenere in buone condizioni i nostri aeroplani con l'appoggio della madre Alitalia, ma nel riconoscere che il sistema deve essere cambiato e non vi è necessità di inventare nulla, o di ricorrere alla solita fantasia italiana ed ai mille espedienti per evitare le proprie responsabilità; è sufficiente attuare quanto le organizzazioni internazionali — in questo caso l'ICAO — ed i paesi a civiltà aeronautica più avanzata, come gli Stati Uniti ed altri Stati europei, hanno già realizzato. A questo punto riusciremo ad ottenere la sicurezza a tutti i livelli. Come giustamente diceva il dottor Ballerio, la sicurezza si attua non solo a livello del meccanico che stringe il bullone, ma nell'ambito dell'attività che svolgono il direttore di controllo e il direttore di aeroporto, in tutte le fasi che permettono al passeggero di essere trasportato da uno scalo all'altro. E questi momenti devono essere considerati a livello legislativo.

Abbiamo un codice della navigazione obsoleto, che si basa su vecchi regolamenti aeronautici che non sono stati abrogati e su una gran quantità di circolari tutte in contrasto l'una con l'altra. In questo coacervo di norme di difficile comprensione ed interpretazione anche da parte degli stessi addetti ai lavori, parlare di sicurezza riesce difficile per chi opera ogni giorno nel settore tecnico delle singole compagnie.

SILVANO RIDI. Apprezzo in modo particolare quest'ultimo intervento. La nostra

indagine conoscitiva sulla sicurezza del volo è nata perché alcuni eventi drammatici hanno sollevato nel paese e negli utenti una serie di problemi. Il Parlamento ha ritenuto giustamente di porre attenzione alla questione per cercare di capire se vi sia qualcosa che non funziona e cosa si possa fare per garantire una soglia sempre più elevata di sicurezza per il trasporto aereo, che si presenta in fortissima espansione.

Ho l'impressione che tutti i nostri ospiti si sentano quasi degli imputati. Non vi consideriamo tali, sia ben chiaro. Vogliamo solo sapere cosa facciate per garantire la massima assistenza ai vostri aeromobili. Presumiamo che operiate in questo senso, responsabilmente, e siamo certi che applicate con rigore le norme esistenti. Ci fa piacere e ci conforta poterci confrontare con aziende che fanno seriamente quanto i regolamenti e le circolari prescrivono.

Il problema non è questo. Rifacendomi all'ultimo intervento, vorremmo capire cos'è che non va. Per certo le norme ICAO sono vetuste, non è solo una mia personale opinione, perché la stessa organizzazione proprio in questi giorni sta effettuando una riunione per mettere a punto una normativa diversa. Da parte vostra desidereremmo un contributo di proposta. Infatti siamo convinti che Civiltavia, così come strutturata, non funziona, per cui dovrebbe essere riorganizzata diversamente. Il nostro gruppo ha posto a suo tempo il problema della riforma di questo organismo per giungere ad un'organizzazione di carattere statale più efficiente, più attenta e qualificata.

Il primo problema riguarda il sistema nazionale degli aeroporti di cui avete parlato molto sommessamente. Sono preventive somme che tuttavia non vengono spese; vi sono proposte per la riqualificazione del sistema aeroportuale che non si rendono operative. Pastoie burocratiche impediscono che gli stanziamenti previsti, per esempio, per i due aeroporti intercontinentali di Roma e di Milano siano utilizzati, ma non perché il Parlamento non sia intervenuto in tempo: sono quattro

anni che le somme sono state stanziare! E Civilavia non è esente da queste responsabilità.

Un altro problema è quello delle aerovie e della difficoltà di rapporto con i militari. Nella vicenda di Ustica ci ha « rimesso la pelle » l'Itavia, non solo gli 81 passeggeri del DC 9 precipitato. Non credo che quella compagnia si sarebbe dissolta, come di fatto è avvenuto, se non vi fosse stato quell'incidente! I vertici militari continuano a sostenere che non vi sono problemi nella gestione delle aerovie. È vero oppure no? Che problemi avete quando volate in queste aerovie? Vi è qualcosa da innovare sul piano legislativo per adeguare le norme alle esigenze attuali, ai fini della sicurezza?

Relativamente alla questione dell'assistenza a terra, l'ANAV sostiene che non vi sono problemi, che la copertura radar sta per essere completata. Non condividiamo ciò che viene detto. Tuttavia non sono Pico della Mirandola che può contestare all'ANAV la mancanza di una copertura radar su tutto il territorio nazionale o l'inefficienza degli impianti di assistenza!

Siete in grado, voi che gestite questi problemi, di individuare delle strozzature, delle difficoltà e prospettare soluzioni per garantire ai vostri mezzi di decollare ed atterrare in perfetta sicurezza, o con maggiore sicurezza, posto che il « rischio zero » non esiste?

Siamo interessati a conoscere, come parlamentari, la vostra esperienza ed i vostri suggerimenti per un adeguamento della legislazione e della normativa vigenti.

Nessuno si deve sentire imputato, dalla più grande compagnia di bandiera alla più piccola compagnia di terzo livello. Dovete compiere tuttavia uno sforzo con il Parlamento finalizzato ad innalzare la soglia di sicurezza.

Anche per quanto concerne la manutenzione, il collega Dutto si è domandato se non sia il caso di giungere alla creazione di strumenti a livello europeo, sempre ai fini di una maggiore sicurezza. Eurocontrol è un organismo che va in questa direzione, ma vi chiedo se non sia

il caso di prospettare altre soluzioni, per esempio costituire un ente che raggruppi diverse competenze, del RAI e di altri soggetti preposti alla sicurezza, per avere a livello sovranazionale una struttura – con articolazioni nei diversi paesi – che garantisca la sicurezza su tutto lo spazio aereo europeo. Sarebbe necessario che tutti i paesi approvassero normative analoghe, in modo da definire direttive e norme che valgano per tutti.

Non so se questa ipotesi sia praticabile. Ciò che vi chiediamo è di compiere uno sforzo per fornirci un contributo di pensiero e di proposta. Ripeto, non vi riteniamo degli imputati, ma persone che possono aiutare il Parlamento ed il paese a risolvere al meglio le questioni sul tappeto ai fini dell'innalzamento della soglia di sicurezza.

PRESIDENTE. Sono stati descritti gli aspetti positivi del settore ma a noi interessano soprattutto i problemi esistenti.

GUIDO BERNARDI, *Presidente dell'VIII Commissione permanente del Senato*. Le considerazioni dell'onorevole Ridi corrispondono in parte a quelle che intendevo svolgere.

Desidero ora rivolgermi al rappresentante di Aliblu, il quale ha individuato in uomo, mezzo ed ambiente i tre punti critici su cui occorre incentrare l'attenzione in tema di sicurezza; egli ha fornito notizie sufficienti per quanto riguarda la componente umana (uomini dell'Alitalia, quindi alta professionalità) ed i mezzi (manutenzione dell'Ati, quindi assoluta garanzia), mentre ha accennato ai problemi dell'ambiente con eccessiva sinteticità.

Il terzo livello è sorto di recente, perché i velivoli adatti esistono da poco tempo, per cui diversi aeroporti italiani, che il piano generale dei trasporti ritiene essere in numero eccessivo rispetto al fabbisogno nazionale, sono stati a lungo abbandonati o utilizzati da pochi aerei (per esempio dell'Itavia, che ora non esiste più); l'Alitalia ha, invece, sempre preferito i voli verticali sulla dorsale Milano-Roma-Palermo. Soltanto ultimamente,

dunque, si sta sviluppando il terzo livello cui sono abilitati i vettori in questa sede rappresentati.

Sarebbe quindi utile una maggiore conoscenza delle difficoltà che vengono incontrate dagli operatori di terzo livello nell'ambiente, cioè negli aeroporti minori italiani; si sa, infatti, pressoché tutto sugli aeroporti maggiori di Linate, Malpensa, Fiumicino, Capodichino, mentre la rete aeroportuale minore, che comincia ad essere sfruttata dal terzo livello, benché non del tutto sconosciuta, può presentare problemi non noti.

La mia domanda, pertanto, è la seguente: esiste un ambiente sufficiente per lo sviluppo del terzo livello?

MAURO DUTTO. Desidero domandare ai rappresentanti delle compagnie di terzo livello come sia possibile conciliare la situazione economica e finanziaria delle aziende del settore, generalmente molto gracile e caratterizzata da realtà di *deficit* o di rischio imprenditoriale, con le esigenze della sicurezza.

Inoltre, vorrei sapere se gli stessi ritengono che le politiche del trasporto destinate al terzo livello seguite dallo Stato possano assicurare maggiore tranquillità economica, e quindi maggiore sicurezza, agli operatori di terzo livello, senza creare però un settore assistito. Per esempio, l'ingegner Ermanno Lotti ricordava alcuni aspetti fiscali relativi alle tariffe; più in generale, vorrei conoscere le considerazioni dei rappresentanti del terzo livello sulle politiche relative al loro settore. D'altro canto, il presidente Bernardi, osservava che lo sviluppo del terzo livello è derivante da pressioni campanilistiche, con aeroporti sorti in varie località, senza però una chiara linea politica per il settore.

Come accennavo, numerose notizie giornalistiche riferiscono intorno ai bilanci in difficoltà delle compagnie di terzo livello. Naturalmente, come è accaduto in altri paesi, quando vi è una situazione di incertezza economica vi è anche una maggiore superficialità nei controlli e, comunque, la preoccupazione de-

gli operatori è maggiormente rivolta verso la sopravvivenza dell'azienda piuttosto che al rispetto delle regole.

Poiché, a mio avviso, i voli di terzo livello sono molto importanti in un paese come il nostro, che ha un determinato profilo geografico ed orografico, bisognerebbe forse cercare di creare le condizioni per un decollo reale di questa attività di trasporto, evitando di lasciarla in ombra nell'ambito delle politiche generali per l'aviazione civile. Ripeto, tuttavia, che occorre senz'altro evitare di aggiungere un altro settore di assistenza a quelli che già gravano notevolmente sul bilancio dello Stato, preoccupando fortemente le Commissioni parlamentari che si occupano di trasporti.

Infine, desidero domandare se sia possibile sviluppare una cooperazione (per esempio, di tipo gestionale ed imprenditoriale) tra le diverse compagnie di terzo livello, affinché possano essere sfruttate eventuali sinergie.

FRANCESCO BARBALACE. Innanzitutto, va osservato che, se non erro, le attività di terzo livello si alimentano, per quanto riguarda il volume di traffico, del rapporto con le grandi compagnie. Inoltre, con riferimento al piano generale dei trasporti, che prevede (o prevederebbe in tempi tutti da definire) il trasferimento della quota di mercato relativa alle distanze intorno ai 400 chilometri (sulle quali operano le compagnie aeree qui rappresentate) al trasporto su rotaia, è ipotizzabile una contrazione del volume di traffico e di movimento del terzo livello. Ciò potrebbe determinare difficoltà per un settore che, invece, è attualmente in espansione. Un'analogia considerazione è stata di recente effettuata dalla direzione generale dell'Alitalia, secondo quanto risulta dalle notizie di stampa.

Se l'ipotesi avanzata è prossima al vero, le compagnie di terzo livello potrebbero trovarsi in serie difficoltà, anche in considerazione delle esigenze della manutenzione e dei notevoli investimenti che essa richiede? Vi è una riflessione nelle compagnie di terzo livello su questo problema?

VINCENZO LEONE, *Presidente dell'Alinord*. Probabilmente per mancanza di coordinamento, esisteva in molti di noi la convinzione di dover illustrare in questa sede i problemi interni alle nostre aziende; come è opportuno e giusto, invece, sono stati sollevati problemi esterni alle nostre organizzazioni, anche perché forse non è scontato che tutte le compagnie che operano in Italia, anche nel terzo livello, offrano livelli di sicurezza e di efficienza almeno normali, nonostante che vi sia un organo dello Stato preposto a determinati controlli.

Indubbiamente, in campo aeronautico esistono problemi esterni alle compagnie che svolgono una funzione di tappo rispetto alle possibilità di sviluppo delle stesse...

GUIDO BERNARDI, *Presidente dell'VIII Commissione permanente del Senato*. Ricordo che ci interessano i problemi della sicurezza.

VINCENZO LEONE, *Presidente dell'Alinord*. Alcune domande, però, non riguardavano soltanto la sicurezza.

PRESIDENTE. Riferendomi quale esempio alla questione, da ultimo sollevata dall'onorevole Barbalace, di una possibile restrizione del mercato e delle conseguenti difficoltà per le compagnie, desidero chiarire che essa non interessa tanto, in questa sede, sotto il profilo della realtà economica del terzo livello, quanto dal punto di vista della sua possibile influenza sull'abbassamento dei livelli di sicurezza. In sostanza, di tutti i problemi che vengono sollevati, intendiamo approfondire il risvolto relativo alla sicurezza.

VINCENZO LEONE, *Presidente dell'Alinord*. A mio avviso andrebbe innanzitutto chiarito che cosa si intenda per terzo livello; di questo, infatti, non esiste una definizione specifica. Vi sono voli di terzo livello effettuati dall'Alitalia (in sigla Z), la quale non è sicuramente una compagnia di terzo livello, come vi sono voli non espressamente di terzo livello che vengono operati da compagnie aeree di

terzo livello, come il volo Bergamo-Roma dell'Alinord.

Quindi, ripeto, andrebbe specificato quali siano i voli e le compagnie di terzo livello. In genere, per voli di terzo livello si intendono quelli con breve raggio, tra un aeroporto minore ed un altro principale, oppure tra aeroporti minori. Come è noto, in Italia, anche per una scelta dell'Alitalia, esiste una carenza di collegamenti tra aeroporti minori, nonché tra città minori (che si presuppone nella maggioranza dei casi dispongano di aeroporti minori). L'Alitalia, finora, ha organizzato le proprie correnti di traffico tra il nord ed il sud, tralasciando i collegamenti tra le città, per cui è rimasto vuoto un grande spazio. L'esperienza delle compagnie aeree minori in proposito è negativa, poiché esse hanno direttamente verificato che il traffico tra le città minori è ridotto; quest'ultimo, infatti, non nasce spontaneamente ma deve essere « allevato ed alimentato ». Si pensava, ad esempio, che tra città come Bologna e Bari dovesse esistere un traffico enorme, mentre poi si è riscontrato che ce n'è meno del previsto, probabilmente perché la gente non è abituata a spostarsi in aereo tra queste città e fa fatica a ricordare che esiste un collegamento del genere; occorrono pertanto grossi investimenti per far conoscere l'esistenza di tali collegamenti.

Notevoli investimenti sono necessari anche e soprattutto per la manutenzione; infatti, una cosa è attrezzare un centro di manutenzione che serva per 100 aerei ed un'altra è farne uno che serva per 2 o 3 o 5 aerei: ovviamente, in quest'ultimo caso, il costo per aereo o per ora-volo aumenta in maniera impressionante.

Si tratta di problemi tutti presenti nelle nostre compagnie aeree e che prima o poi esse (almeno quelle che resisteranno nell'ambito della concorrenza) verranno a sottoporre al Governo. Fino ad oggi, infatti, l'impostazione politica seguita è quella di far vivere le grandi compagnie con la concessione e quelle minori con l'assenso e sul mercato: cioè, se ce la fanno a sopravvivere, va bene, altrimenti chiudono. Ora, questo principio è ancora

valido? È giusto che le compagnie minori (che assolvono anch'esse una funzione sociale, poiché non è detto che quest'ultimo riguardi solo i collegamenti principali, dato che potrebbe esservi una funzione sociale anche per i collegamenti minori) continuino a vivere in base a tale impostazione, o è sbagliato? Sicuramente — lo ripeto — questo problema verrà posto.

Hanno ragione l'onorevole Dutto e gli altri che sono intervenuti nell'osservare che le compagnie aeree di terzo livello devono affrontare problemi enormi — in termini di investimenti, uomini e mezzi — per garantire la sicurezza.

Ciò farà sì che sicuramente avverrà una grande selezione, e costituisce uno dei motivi per cui noi incontriamo rilevanti difficoltà ad entrare in un regime organizzato e perfetto, al fine di porci in concorrenza con le compagnie aeree minori di altri paesi. Queste infatti hanno una storia più lunga della nostra, avendo cominciato la loro attività molti anni fa; hanno fatto esperienza su piccoli aeroplani — mentre noi oggi già abbiamo l'esigenza di volare con aerei più grandi —, e si sono con il tempo ingrandite e rafforzate, giungendo oggi a possedere un parco macchine di 20, 30, 40 aerei. Eppure, anche queste compagnie hanno delle difficoltà, tant'è vero che la maggior parte di esse è a capitale delle compagnie aeree primarie, o ha di queste una partecipazione molto forte (ad esempio, la Lufthansa ha una quota di partecipazione nella DLT, ed anche l'Air France ha quote del genere).

In Italia stiamo assistendo, tutto sommato, alla stessa cosa: l'Avianova e l'Aliblu hanno una grossa partecipazione dell'Alitalia e dell'Alisarda, perché ciò permette di sopportare i notevoli oneri d'investimento connessi al fatto che le compagnie minori devono sostenere alti costi, in termini di investimenti, sia sulle linee, sia sulla manutenzione.

L'Alinord è una compagnia con capitale Bastogi, e quindi ha alle spalle una certa sicurezza di carattere finanziario. Tuttavia questi problemi ci sono ben presenti e, pure a nome delle altre compa-

gnie minori, posso dire che in un futuro molto prossimo essi verranno posti anche in sede politica: non ci sembra giusto che, nei confronti delle compagnie aeree minori, ci sia un atteggiamento delle forze politiche e del Governo, più punitivo, più pesante rispetto a quello adottato per le compagnie che operano in regime di concessione, e sempre vigendo il principio del libero mercato.

PRESIDENTE. Vorrei meglio comprendere le differenze relative al fatto che le compagnie minori operano con l'assenso e quelle maggiori con la concessione: con questa opera l'Alitalia...

VINCENZO LEONE, *Presidente dell'Alinord*. E l'Alisarda.

PRESIDENTE. Credo che sia molto interessante capire in che cosa si concretizzano l'inferiorità e la punitività di cui lei parlava.

VINCENZO LEONE, *Presidente dell'Alinord*. Intanto, l'Alitalia e l'Alisarda partecipano ad un fondo del Ministero dei trasporti, inteso a coprire quegli oneri aggiuntivi che però anche noi abbiamo, per certi versi. Ad esempio, lo sconto del 30 per cento sul prezzo del biglietto a favore dei dipendenti dello Stato e tutte le facilitazioni che l'Alitalia è costretta a praticare, avendo la concessione, anche noi dobbiamo concederli (non so cosa facciano le altre compagnie, ma immagino che tutte siano nelle nostre condizioni); altrimenti, susciteremmo un dissenso nei nostri confronti, perché la gente si chiederebbe come mai noi non concediamo quelle facilitazioni che l'Alitalia e l'Alisarda praticano. Subiamo quindi tutti gli aspetti negativi del dover dare, mentre non abbiamo il vantaggio di partecipare alla distribuzione finanziaria, sia pur limitata, che lo Stato compie ogni anno alle compagnie aeree che operano in regime di concessione. Dobbiamo insomma prevedere anche noi delle tariffe scontate. Altro esempio: sulla nostra linea Roma-Taranto non possiamo praticare una ta-

riffa superiore a quella praticata dall'Alitalia sulla linea Roma-Brindisi perché altrimenti l'utente usufruirebbe di quest'ultima, essendo le due città di destinazione vicine tra loro. Però l'Alitalia, per mantenere bassa la tariffa del volo per Brindisi, riceve un contributo dallo Stato che noi non abbiamo. Vi sono, onestamente, delle grosse difficoltà.

LUIGI DAVOS, *Amministratore delegato di Avianova*. Da alcune domande è emersa la preoccupazione che le pressioni economiche che vengono esercitate su una compagnia di terzo livello (presumibilmente maggiori di quelle esercitate sulle grosse compagnie) la inducano in qualche modo a « rischiare » di più. Ebbene, mi permettano di fare qualche considerazione. L'ATR 42, aereo con cui opera Avianova, porta un decimo dei passeggeri trasportati da un Boeing 747 e percorre un decimo della distanza da questo coperta. In pratica, si tratta di una macchina che ha la capacità di trasportare, in un volo, un centesimo di ciò che trasporta, ad esempio, un Boeing 747. Però, la macchina costa non un centesimo, ma un decimo, all'incirca; curare la manutenzione costa non un centesimo, ma un terzo; gli equipaggi di condotta costano uguale. Questi sono i fatti con i quali le compagnie di terzo livello devono convivere, perché appunto così è.

Esiste poi tutta una serie di costi, indotti su tutte le compagnie da tariffe che, in qualche modo, sono governate dallo Stato, come abbiamo detto nella nostra relazione. Quando vediamo che si istituiscono tasse in rotta e che queste sono, per chilometro, *pro capite*, per un aereo piccolo tre volte maggiori di quelle stabilite per un aereo grande, ci domandiamo quale tipo di politica lo Stato stia perseguendo.

PRESIDENTE. Cioè l'aereo più piccolo paga di più?

LUIGI DAVOS, *Amministratore delegato di Avianova*. Voglio dire che un ATR 42 — che è 10 volte più piccolo di un Boeing

747 e che ha un centesimo della capacità di trasporto di quest'ultimo — non paga dieci volte di meno, ma un terzo.

PRESIDENTE. Cioè non vi è proporzione.

LUIGI DAVOS, *Amministratore delegato di Avianova*. Dobbiamo tener presente che noi vendiamo un decimo dei biglietti, poi!

VINCENZO LEONE, *Presidente dell'Alinord*. È il costo di esercizio che è molto più alto.

LUIGI DAVOS, *Amministratore delegato di Avianova*. Appunto, il costo di esercizio diventa pesante e lo Stato non interviene; ciò non significa che va contro la sicurezza, ma, in qualche modo, certamente non sta aiutando le compagnie che hanno comunque costi molto più alti.

MAURO DUTTO. In campo ferroviario si pone il problema, ormai annoso, dei « rami secchi », cioè delle linee a scarso traffico che furono istituite nel passato e che sono andate via via deperendo per il calo della domanda ed anche perché percorse da treni che normalmente impiegano molte ore per compiere tragitti brevi. In campo aeronautico, il terzo livello rappresenta una novità per quanto riguarda l'aviazione civile italiana e, purtroppo, sta nascendo con delle caratteristiche di difficoltà iniziale, giacché le compagnie che operano nel suo ambito sono state concepite come libere iniziative di imprenditori i quali, a loro rischio, si sono caricati di tali attività. Ma, fino a quando non si sarà sviluppata una domanda e non si sarà caratterizzato un bisogno sociale, il problema non potrà essere posto altrimenti che in termini di libera iniziativa imprenditoriale che dovrà mantenersi da sola. Pertanto, se non interverranno politiche imprenditoriali e di cooperazione, come sarà possibile pensare ad uno sviluppo di tale settore se non in termini di assistenza pubblica (il che comporterà problemi notevoli)?

La mia è, forse, una domanda che merita un altro tipo di contesto. Tuttavia, è un interrogativo che richiede un approfondimento anche in questa sede.

PINO LUCCHESI. Premetto di essere un fruitore costante dei vostri servizi, per i miei continui spostamenti in aereo tra Pisa e l'isola d'Elba, e dunque di aver apprezzato un certo spirito pionieristico che, in anni passati, ha caratterizzato alcune iniziative.

Rappresento, in questa sede, la democrazia cristiana e, quindi, l'interesse del mio partito a che tale segmento importante di attività venga tutelato e trovi spazi di espansione possibili, anche se, in questa fase, non dovete considerarci come vostra controparte giacché stiamo svolgendo un'indagine conoscitiva sui problemi specifici della sicurezza del volo.

È chiaro che, sullo sfondo della nostra attenzione, ci sono inadempienze complessive delle strutture pubbliche, che devono essere colmate ed in relazione alle quali dovremo anche dare indicazioni, al termine di quest'indagine conoscitiva, sul modo in cui procedere in materia di sicurezza del volo.

Desidero sapere quale meccanismo associativo (se c'è) regoli i rapporti tra le compagnie di terzo livello e come esso funzioni; o, qualora un tale meccanismo non esista, se non sia opportuno istituirlo, anche per avere da parte della pubblica autorità un interlocutore unitario con cui dialogare su una materia che è diventata drammatica ed importante e che è destinata a diventare ancora più importante negli anni futuri.

VINCENZO LEONE, *Presidente dell'Alinord*. All'ultima domanda rispondo che quando nuove realtà emergono, hanno chiaramente bisogno di un periodo di assestamento. Ora, stiamo conoscendoci reciprocamente.

PRESIDENTE. Quest'audizione sta rivelandosi, dunque, utile.

VINCENZO LEONE, *Presidente dell'Alinord*. Sì. A tale proposito, desidero esprimere grande riconoscenza a codeste onorevoli Commissioni per averci permesso — anche se con qualche difficoltà iniziale da parte nostra nell'esprimere certi concetti — non solo di conoscerci bensì anche di affrontare queste nuove problematiche, le quali stanno rendendo complesso l'avvio di alcune compagnie aeree di terzo livello. Questo è il motivo per cui non abbiamo pensato, o stiamo pensando proprio in questi giorni, alla possibilità della costituzione di un'associazione tra imprese minori.

PRESIDENTE. Quante sono?

VINCENZO LEONE, *Presidente dell'Alinord*. Sette od otto, dipende da come queste compagnie vengono considerate. Per esempio, l'Elidaunia è una compagnia che dispone soltanto di elicotteri. In sostanza, siamo intorno alle sei compagnie.

Non abbiamo fino ad ora costituito un'associazione temendo che, una volta costituita, si creassero i presupposti per l'insorgere di tutta la conseguente contrattualistica, di cui non siamo ancora in grado di affrontare i vari problemi, giacché abbiamo tuttora un rapporto quasi artigianale con il nostro mondo professionale.

Certamente, dovremo sviluppare un collegamento più approfondito tra di noi, che ci permetta di presentare a voi ed a chiunque altro, in termini più stringati e più precisi, le problematiche del settore.

MAURO BENVENUTO, *Direttore tecnico operativo dell'Aliblu*. Comunque, già esiste a livello europeo un'associazione che riunisce tutte le compagnie di terzo livello.

LUIGI DAVOS, *Amministratore delegato dell'Avianova*. Prendo la parola non tanto come amministratore delegato dell'Avianova quanto come *ex* direttore tecnico, per 15 anni, dell'Alitalia e come membro del *board of directors* dell'ATLAS.

La cooperazione è stata posta in termini di possibilità di sinergie e, quindi,

di riduzione di costi. La base per una cooperazione tra le nostre compagnie (credetemi, perché l'ho vissuta) consiste nell'aver lo stesso tipo di equipaggiamento, nell'aver delle comunanze di tipo tecnico, che attualmente fra noi non ci sono. In altre parole, l'Avianova potrebbe, forse, trarre vantaggio da una cooperazione tecnica con la *Nürnberger Flug Dienst*, che usa gli ATR 42; non altrettanto vantaggio potrebbe trarre da una collaborazione tecnica con l'Alinord, che, invece, opera con i *Fokker 28*.

Se, poi, si vuole pensare ad un'associazione che possa avere voce per la soluzione di problemi comuni, bisogna prendere in considerazione qualcosa da costituire a livello europeo, giacché a livello nazionale ciò non avrebbe senso. Oggi, infatti, il terzo livello vede aprirsi le frontiere in Europa.

Ho voluto in questo modo esporre una mia personale opinione.

PRESIDENTE. Ringrazio i rappresentanti delle compagnie di terzo livello e sospendo la seduta in connessione con le preannunciate votazioni in Assemblea.

La seduta sospesa alle 17,30, è ripresa alle 18,15.

Audizione del presidente dell'Aeroclub d'Italia.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca ora l'audizione del presidente dell'Aeroclub d'Italia, avvocato Mario Testa, a cui do la parola per una relazione introduttiva.

MARIO TESTA, Presidente dell'Aeroclub d'Italia. Signori presidenti, onorevole Testa e senatore Bernardi, vi ringrazio per aver convocato l'Aeroclub d'Italia a questa audizione nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulla sicurezza del volo. L'Ente, che qui rappresento assistito dal direttore generale Romagnoli e dal consulente dell'Ente ingegner Lotti – noto per essere già stato direttore del Registro aereo-

nautico italiano – adempie, nel settore della sicurezza, a funzioni che attengono soprattutto al volo turistico e sportivo. Svolge inoltre un ruolo di rilievo dal punto di vista pubblicistico nel settore generale dell'aviazione approvando i programmi e controllando lo svolgimento di ogni manifestazione aerea: quest'ultima competenza è stata attribuita all'Aeroclub d'Italia dalla legge di riordino del 1954, in quanto l'ente – nato nel lontano 1904 come società aeronautica italiana – venne ordinato una prima volta in ente pubblico nel 1926 con regio decreto. Vista la brevità del tempo a disposizione, cercherò di sintetizzare la relazione scritta che avevamo preparato e poi saremo a disposizione dei commissari per ogni chiarimento.

L'Aeroclub d'Italia, com'è noto alla Commissione, è un ente pubblico ed allo stesso tempo esercita funzioni pubblicistiche, come ho già detto, per quanto riguarda il controllo di tutte le manifestazioni aeronautiche e delle esibizioni delle pattuglie acrobatiche (lanci paracadutistici, attività con i nuovi mezzi per il volo da diporto sportivo); qualsiasi manifestazione di questo genere viene controllata dai nostri uffici con una procedura amministrativa assai complessa. Una volta che gli uffici hanno valutato l'idoneità tecnico-logistica e l'adeguatezza alla normativa in vigore, anche sotto il profilo della sicurezza, l'Ente inoltra la relativa documentazione alle prefetture competenti per l'emanazione dell'autorizzazione, agli organi di assistenza al volo (ANAV e ITAV per quanto riguarda l'aeronautica militare) ed al direttore generale dell'aviazione civile per la procedura di emissione del *notam*, che è un avviso ai naviganti in cui viene data notizia del giorno e del luogo in cui si svolgerà la manifestazione aerea, affinché si eviti di sorvolare quella zona.

Vi è poi la funzione di certificazione e di rilascio della documentazione identificativa dei mezzi per il volo da diporto sportivo, così come stabilito dalla legge del 25 marzo 1985 n. 106 che ha trasferito all'Ente le competenze in materia. Il

provvedimento legislativo è intervenuto opportunamente perché il fenomeno appare assai più diffuso di quanto si ritenesse, infatti sono circa 16 mila le persone che in Italia si dedicano a questo sport con apparecchi a motore o senza, con una presenza di circa 2.000 mezzi, per molti dei quali, al momento attuale, non è stata chiesta l'identificazione per il rilascio della relativa targa, poiché superano i limiti di peso indicati dal decreto ministeriale successivo alla legge del 1985.

L'Aeroclub d'Italia ha già chiesto al ministro dei trasporti che il peso degli apparecchi venga adeguato a quello previsto dalla normativa internazionale e siamo in attesa di un decreto ministeriale in materia.

Siamo altresì impegnati sul piano scolastico: attualmente vi sono 85 aeroclub federati in tutto il territorio nazionale ed altri tre, in prova, lo saranno entro la fine dell'anno. Presso le nostre sedi si svolgono attività didattiche; abbiamo 68 scuole di volo-motore, 60 sezioni di paracadutismo ed una ventina di scuole di volo a vela. Presso i nostri aeroclub si formano quasi tutti i piloti italiani, poiché coloro che accedono all'attività lavorativa provenendo dall'aeronautica militare e dalle pochissime scuole private italiane sono una esigua minoranza.

Nelle nostre strutture addestriamo il cittadino che si avvicina per la prima volta a queste attività, portandolo dal primo volo di ambientamento fino al livello di terzo grado con il titolo professionale; ciò avviene, se non in tutte, nella maggior parte delle nostre scuole.

L'attività è molto dispendiosa, ed è proprio in questo settore che l'ente cura con maggiore attenzione l'aspetto della sicurezza. Sulla base di rilievi statistici forniti dagli uffici utilizzando i dati raccolti dagli aeroclub locali, si è notato il grande e progressivo aumento dell'attività didattica presso le scuole di volo, che negli ultimi quattro anni si è raddoppiata.

Di fronte a quest'impulso nell'attività didattica, vi sono elementi frenanti risolti solo parzialmente da parte del ministero

vigilante col finanziamento di un piano di rinnovo della flotta degli aeroclub federati. La vita media, in tutta sicurezza, di un aeromobile usato nelle nostre scuole è di 10-15 anni, secondo il tipo del mezzo. Molti aeromobili hanno superato questo limite di età e si pone il problema economico di effettuare una loro completa revisione. Da un'indagine sul rapporto costi-benefici di questa operazione emerge che è più prudente sostituire i mezzi.

Il Ministero dei trasporti, che aveva iniziato uno studio del problema nel 1985, ha approvato nel 1987 una convenzione con l'Aeroclub d'Italia ed ha previsto sul capitolo 2154 della tabella 10 un contributo straordinario, da erogare in tre annualità, di 17 mila milioni per l'acquisto di una prima *tranche* di mezzi, a fronte dell'esigenza del rinnovo della flotta della scuola. Questi 17 mila milioni, che alla data di approvazione del piano costituivano *grossa modo* il 50 per cento della previsione di spesa (vi è stata in questi giorni la concreta erogazione di una prima *tranche* di 5 miliardi) oggi rappresentano poco meno di un terzo della somma complessiva necessaria per il rinnovo della flotta.

Lo scorso anno, in sede di esame del bilancio preventivo dello Stato per il 1989 la Camera ha approvato un ordine del giorno nel quale si invitava il Governo a provvedere al reperimento dei mezzi per completare il finanziamento del citato piano.

Per quanto concerne la riduzione dei costi della scuola, il problema può essere risolto solo a livello legislativo. Mi sia consentito affermare che quella che svolgiamo è l'unica attività didattica in Italia a totale carico dei privati, se si eccettuano i piccoli contributi che derivano dallo Stato. Non esiste una scuola pubblica che rilasci il titolo professionale di pilota di elicottero o di qualsiasi altro tipo di velivolo. Esiste a Lugo una nostra scuola per piloti di elicotteri, ed altre scuole sparse in tutt'Italia per il pilotaggio di aerei ad ala fissa.

Sottolineo inoltre che il beneficio derivante dall'uso di benzina in agevolazione fiscale per l'attività didattica è ormai diventato inadeguato, considerando il notevole aumento dell'attività di volo: già a giugno il quantitativo a disposizione, fissato per legge, è esaurito e le nostre scuole sono costrette ad acquistare il carburante a prezzo pieno, con conseguente maggiorazione dei costi di volo.

L'aumento dei costi di volo è uno dei fattori che determina rischi nella sicurezza se consideriamo che per mantenere il titolo di pilota privato sono necessarie soltanto otto ore di volo l'anno. Otto ore sono certamente poche, ma il freno ad un aumento delle stesse è dato appunto dal costo dell'attività di volo. Avevamo richiesto alle autorità vigilanti che le ore obbligatorie di volo fossero effettuate utilizzando benzina in agevolazione fiscale, ma tale richiesta non è stata accolta. Auspichiamo una modifica legislativa e abbiamo inoltrato al ministero vigilante una bozza di proposta di legge, che tuttavia non è stata ancora presa in considerazione.

Il volo al quale sovrintendiamo, di carattere turistico e sportivo, è praticato in Italia da circa 10 mila soci; le ore di volo effettuate sono circa 172 mila, tra attività didattica e attività sportiva, con una leggera prevalenza - in base agli ultimi dati - a favore della prima.

Fino a quando non si darà concreto avvio al piano di rinnovo, diminuirà sempre più la disponibilità di aeromobili per l'attività turistica, che costituisce un fattore di sicurezza perché una maggiore attività di volo consente un maggior allenamento da parte dei nostri soci piloti ed in genere dei piloti italiani non professionisti e una conoscenza sempre più attuale delle norme di circolazione aerea o a terra negli aeroporti, che, se ampliata, eviterebbe avvenimenti non certo piacevoli.

Da questo punto di vista l'Aeroclub ha organizzato negli scorsi anni conferenze nazionali sulla sicurezza del volo presso le sue sedi decentrate ed anche a livello centrale, a Roma. Ultimamente, soprat-

tutto negli ultimi due esercizi finanziari, i progressivi aumenti dei costi per il personale - per il rinnovo dei contratti collettivi ed il mancato aumento del contributo ordinario del Ministero dei trasporti, che è fermo dal 1978, ci hanno costretto a restringere questa attività limitandola ad una sola volta l'anno. Attualmente è in funzione una commissione di sicurezza del volo che studia gli avvenimenti a livello di volo turistico e sportivo e dirama agli aeroclub federati e agli enti aggregati tutte le notizie e le informazioni che possono risultare utili per la prevenzione di futuri incidenti.

Potremmo fare molto di più, ma abbiamo scarsissime entrate finanziarie ed inoltre l'ultima attribuzione all'Aeroclub di potere certificativo, o meglio identificativo, degli apparecchi per il volo da diporto sportivo non ha consentito all'ente quelle entrate che potevano essere tali da affrancarlo dal contributo ordinario. La dimensione del fenomeno in Italia è tale per cui anche a regime si prevede un'identificazione di non più di 100-200 mezzi all'anno, con un introito di non oltre 100 milioni. Ciò non risolve i nostri problemi finanziari.

Abbiamo manovrato tutte le possibili leve finanziarie in questi ultimi anni, ma siamo giunti ad una situazione che ha dato fondo a tutte le nostre risorse, costituite dalle quote sociali degli aeroclub, dalle quote di iscrizione degli enti federati e aggregati, dai corrispettivi per la certificazione e l'iscrizione dei mezzi. Avevamo anche chiesto al Ministero dei trasporti l'emanazione di una delibera che prevedesse i corrispettivi per il controllo delle manifestazioni aeree (attività che oggi l'Aeroclub svolge a titolo del tutto gratuito, per cui il relativo onere è a carico del bilancio dell'ente) ma non è stata ancora approvata.

La sicurezza viene poi perseguita nei singoli aeroclub con la presenza nei consigli direttivi (con voto consultivo o anche senza) di un addetto alla sicurezza del volo, che spesso è il direttore della scuola di volo a motore (o a vela, dove esiste solo tale scuola). È stata anche isti-

tuita presso gli aeroclub federati una commissione per la sicurezza del volo che riceve direttive da parte della analoga commissione esistente a livello centrale, presieduta attualmente dall'ingegner Lotti, che cerca di attuare, nelle singole aree di competenza degli enti federati, tutte le direttive che l'ente centrale impone. La vigilanza sull'attuazione di queste direttive qualche volta, di fronte a gravissimi avvenimenti che il consiglio federale dell'ente ha ritenuto doversi attribuire a deficienze gestionali da parte dell'organo federato, si è spinta fino al commissariamento di quest'ultimo con lo scioglimento degli organi sociali e la nomina di un commissario straordinario perché provvedesse alla loro ricostituzione.

Credo di aver riassunto per sommi capi la relazione, molto più ampia e ricca di dati, che ho consegnato alla presidenza. Se il presidente ed i commissari lo ritengono, io ed i miei collaboratori siamo a disposizione per qualsiasi richiesta di chiarimento.

PRESIDENTE. Vorrei fare una domanda. Mentre risulta che siano in calo le infrazioni gravi, sembra che le trasgressioni minori, soprattutto nell'ambito degli aeroclub, siano ancora numerose. Credo che l'anno scorso vi siano stati circa 70 incidenti e comunque le trasgressioni minori nell'ambito dell'attività di volo rimangono molto elevate.

Come spiegate questo fenomeno ed in particolare quali ritenete possano essere i suggerimenti per cercare di attenuarlo?

MARIO TESTA, Presidente dell'Aeroclub d'Italia. Abbiamo discusso spesso questo problema nell'ambito del consiglio federale e riteniamo che al suo verificarsi concorrano vari fattori.

In primo luogo, l'aumento del volume della circolazione aerea. Analizzando i dati al riguardo si registra un notevolissimo aumento delle ore di volo anche per attività turistica.

In questo settore non ci troviamo di fronte a piloti professionisti e, qualche

volta, nelle zone controllate vi è la tendenza da parte delle autorità di controllo ad inserire questo tipo di volo ai livelli più bassi. Al pilota che vuole volare in condizioni di sicurezza non piace volare molto basso, egli cerca di tenersi il più in alto possibile perché la quota e la velocità costituiscono condizioni di sicurezza, mentre la mancanza di quota e di velocità sono elementi che non garantiscono la sicurezza.

È possibile che, spinto ad andare a bassa quota, il pilota non accetti e rimanga ad una quota più alta ed è possibile che in questo caso si verifichino interferenze, naturalmente sotto la responsabilità del pilota perché è quest'ultimo a condurre il volo. Tuttavia, tali interferenze sono ad un livello ipotetico perché tutti sanno benissimo quali zone di traffico possono comportare pericoli.

Si sono verificati alcuni incidenti che in parte attribuiamo allo scarso controllo operato su piloti, che spesso tornano a volare dopo periodi di lunga sospensione dell'attività. In tutti gli aeroclub abbiamo diramato una direttiva della commissione sulla sicurezza del volo per la quale, quando un pilota non ha volato per oltre un mese, non può tornare a volare se non dopo un controllo da parte dell'istruttore di quella scuola o del socio più anziano ivi presente.

Abbiamo fatto in modo che questa ed altre direttive fossero rispettate, anche in modo coattivo, poiché riteniamo che la sicurezza sia il primo obiettivo da perseguire.

Riteniamo che una possibile soluzione del problema consista nel rendere obbligatorio l'inserimento a bordo di tutti gli aeromobili dell'aviazione generale di un apparecchio chiamato *transponder*. Si tratta di un apparecchio ripetitore di un segnale che viene recepito sul radar di controllo dell'azienda, o anche sul radar militare, con una sigla che indica al controllo la posizione in quota dell'aeromobile.

È possibile che qualche pilota di primo grado, non disponendo di un'istruzione di radionavigazione e volando a vi-

sta, in determinate situazioni abbia dato al controllo risposte non coincidenti con il luogo di volo in quel momento.

A questo riguardo, la legislazione italiana si è adeguata alle norme internazionali e, quindi, il primo titolo abilitante al volo è oggi costituito dal brevetto di pilota privato, nel conseguimento del quale si completa anche il corso di radionavigazione.

Tuttavia, il soggetto che non abbia la capacità di usare strumenti di controllo radio del luogo di navigazione e che non sia in grado di fare rilievi sul radiofaro, potrebbe fornire indicazioni di posizione diverse da quelle reali.

L'inserimento obbligatorio a bordo degli aeromobili di questo apparecchio detto *transponder* consentirebbe al controllo del traffico di sapere in qualsiasi momento dove si trova l'aeromobile. Tanto è vero che già oggi in quelle che chiamiamo zone di traffico controllato (ATZ, zone aeroportuali, CTR, zone di avvicinamento ad esse, e TMA, zone terminali di aerovia), gli aeromobili dotati di *transponder* ottengono più facilmente l'inserimento e quote di volo più elevate. Infatti, questo apparecchio dà maggiore tranquillità non solo al pilota, ma anche al controllo del traffico che in qualsiasi momento sa di poter ottenere una risposta certa sulla localizzazione del mezzo in un preciso momento.

Questa potrebbe essere una soluzione del problema sollevato dal presidente.

Per quello che ci riguarda, perseguiamo l'obiettivo della sicurezza attraverso i nostri canali istituzionali, sollecitando i presidenti degli aeroclub a sospendere dal volo per periodi non inferiori ad uno o due mesi, come sanzione disciplinare, coloro che commettano infrazioni alle norme di circolazione aerea o alle stesse norme di controllo del velivolo, che devono essere espletate prima che qualsiasi soggetto si avvicini all'attività di volo.

PRESIDENTE. Vi ringrazio per il contributo offerto alla nostra indagine.

Audizione dei rappresentanti dell'Associazione nazionale italiana gestori aeroporti minori (ANIGAM).

PRESIDENTE. Procediamo ora all'audizione dei rappresentanti dell'Associazione nazionale italiana gestori aeroporti minori. Sono presenti il dottor Pieralberto Zavattari e l'ingegner Maurizio Mantovani, rispettivamente presidente e vicepresidente dell'ANIGAM.

PIERALBERTO ZAVATTARI, *Presidente dell'ANIGAM*. Abbiamo predisposto una memoria dattiloscritta estremamente concisa, che mi accingo ad illustrare brevemente, con la quale pensiamo di fornire un utile contributo, anche se non certamente di novità, perché in tema di sicurezza del volo vi sono altri soggetti, da Civilavia al Registro aeronautico italiano al Ministero dei trasporti e agli organi istituzionali, che, oltre a disporre di maggiori conoscenze rispetto a noi, hanno una specifica competenza e precise responsabilità in questo importantissimo settore.

Fino ad un recente passato potevamo rassicurare l'utente del volo, dicendogli e dimostrandogli attraverso le statistiche che il mezzo aereo era il più sicuro del mondo. Oggi, purtroppo, sempre dalle statistiche a livello mondiale (per nostra fortuna, almeno per il momento, il fenomeno non investe il nostro paese), emerge il verificarsi sempre più frequente di incidenti, mancate collusioni, disastri e via dicendo.

In qualità di rappresentanti dei piccoli aeroporti, non abbiamo molta autorità né una specifica competenza tecnica; tuttavia, a parte le elementari indicazioni di massima contenute nella nostra breve memoria, riteniamo che uno degli aspetti della sicurezza del volo sia quello legato al volume del traffico aereo e alla forte concentrazione di attività di volo in determinate ore o in tutto l'arco della giornata (a seconda di quale aeroporto si tratti). In proposito, esiste un decreto del ministro dei trasporti teso a contingentare il traffico all'aeroporto di Milano-Linate.

Le nostre opinioni in merito ai controllori di volo italiani sono estremamente positive e favorevoli; riteniamo, cioè, che il controllo del traffico aereo nel nostro paese sia svolto in modo adeguato e con un livello di affidabilità professionale. A nostro avviso, tuttavia, la soglia di sicurezza si riduce ulteriormente e progressivamente per una serie di fattori sui quali non intendo dilungarmi. Voglio però osservare, per rimanere allo specifico del nostro ruolo, che l'utilizzazione di aeroporti di terza categoria può essere, per esempio, uno degli aspetti importanti da non sottovalutare in termini di alleggerimento del traffico aereo – mi riferisco, ovviamente, a quello di una certa dimensione – sui medi e grandi aeroporti.

A tale riguardo, come abbiamo segnalato nella nostra memoria, riteniamo vi siano due aspetti fondamentali sui quali abbiamo riscontrato la sensibilità dei ministri dei trasporti che si sono succeduti negli ultimi tempi, a cominciare dal ministro Signorile. Quanto sto per dire lo abbiamo ribadito più volte anche a livello europeo, negli organismi in cui siamo rappresentati. In Italia, tra aeroporti civili o aeroporti militari aperti al traffico civile che si richiamano al primo piano aeroportuale, abbiamo 89 scali. Ebbene, su quelli di prima e seconda categoria i due aspetti fondamentali della funzionalità dell'aeroporto, rappresentati dal servizio antincendio e dal controllo del traffico aereo, sono a carico dello Stato. Il servizio antincendio, infatti, viene assicurato dal corpo dei vigili del fuoco in termini di uomini e di mezzi. Negli aeroporti di terza categoria, invece, tale servizio, in base alla legge n. 930 del 1980 contenente norme sui servizi antincendi negli aeroporti, è a carico dell'ente gestore ovvero degli operatori presenti negli aeroporti. Per quanto riguarda il servizio di assistenza al volo, questo viene svolto direttamente dall'AAAVTAG, con costi abbastanza pesanti ed insostenibili per i gestori di piccoli aeroporti, oppure viene delegato ai gestori degli aeroporti minori con un onere di spese non indifferente. Mi spiego: in base ad una delibera

del novembre 1984, il gestore può decidere che l'azienda di assistenza al volo assicuri questo servizio oppure può chiedere che gli venga dato in concessione. L'azienda di assistenza al volo effettua esami e abilita personale *ad hoc* per svolgere questa funzione. Tra l'altro, prossimamente nel consiglio di amministrazione dell'azienda si discuterà sulla possibilità di non concedere più l'idoneità per lo svolgimento di questo servizio.

Va osservato che, mentre al gestore di un aeroporto medio-grande dalle tariffe di *handling* e dalle attività commerciali dello scalo passeggeri e merci derivano certamente oneri, ma anche utili che gli consentono di gestire l'azienda aeroporto in un certo modo, il piccolo gestore aeroportuale non è in condizioni di pervenire al pareggio, in quanto i soli due servizi che ho citato, cioè l'antincendio ed il controllo del traffico aereo, comportano costi annuali enormi a fronte di utili in molti casi quasi inesistenti.

Passando quindi alla proposta da noi avanzata, ci siamo dichiarati contrari all'ampliamento della tabella A allegata alla legge n. 930; come sapete, l'articolo 1 della legge prevede che per tutti gli aeroporti di cui all'allegata tabella A il servizio venga espletato dai vigili del fuoco, mentre l'articolo 3 stabilisce che per quelli non compresi nella tabella stessa il servizio è a carico degli enti gestori.

La nostra richiesta non è certo quella di disporre di un servizio antincendio su 57 scali, che sono anche e soprattutto – con tutto il rispetto per l'attività che svolgono – ad uso e consumo degli aeroclub il sabato e la domenica. Abbiamo chiesto, invece, che l'articolo 3 venga modificato nel senso di disporre che, qualora un aeroporto di terza categoria venga classificato, con decreto del ministro dei trasporti, aperto al traffico commerciale interno ed internazionale, su tale aeroporto si estenda, in quanto applicabile, l'articolo 1 della legge. Ciò per quanto riguarda il servizio antincendio. Riassumendo tutto questo con una battuta, un passeggero non può partire tranquilla-

mente da Roma o da Milano, essere assistito sotto tutti gli aspetti e poi correre rischi all'aeroporto di Parma, Lucca, Padova o Villanova d'Albenga. Gli aeroporti in questione sono una decina, rispetto ad un totale di 57; per essi, in base alla classificazione di « aeroporto aperto al traffico commerciale », nel quale quindi transitano passeggeri di voli di linea, chiediamo che siano assicurati i servizi essenziali, che sono sostanzialmente due: il servizio antincendio e quello dell'azienda di assistenza al volo.

Per quest'ultima valgono analoghe considerazioni: essa, operando con un'ottica aziendale, fattura le proprie prestazioni e persegue l'utile. Va osservato, però, che non ci stiamo riferendo ad avio-superfici private di cui si servono proprietari di aerei privati, sia pure per ragioni di lavoro, ma ad aeroporti di terza categoria nei quali si sta svolgendo negli ultimi anni, per conto della compagnia di bandiera o direttamente attraverso l'ATI, un servizio pubblico di trasporto passeggeri di linea schedulati. È assurdo, pertanto, che in essi non vengano offerti i servizi cui accennavo.

Da parte nostra, proponiamo innanzitutto la ricordata modifica dell'articolo 3, già sottoposta all'attenzione del Ministero dell'interno; inoltre, l'anno passato, nel corso di un incontro con il Ministro dei trasporti, abbiamo posto il problema dell'azienda di assistenza al volo, la quale, non essendo ente torre di controllo, deve affrontare costi di gestione di uomini ed apparati relativamente modesti. In sostanza, non è possibile sviluppare una rete di terzo livello per il trasporto regionale, mediante aeroporti minori, se non vengono offerte le stesse garanzie e sicurezze operative degli aeroporti maggiori. Questo è un importante aspetto del problema della sicurezza del volo.

PRESIDENTE. Si rischia, però, di cadere nell'assistenzialismo, il che non ci è consentito dalle istituzioni comunitarie.

GUIDO BERNARDI, Presidente dell'VIII Commissione permanente del Senato. L'Anigam fa parte dell'Assaeroporti ?

MAURIZIO MANTOVANI, Vicepresidente dell'ANIGAM. No, l'Assaeroporti riunisce i gestori degli aeroporti di prima e seconda categoria, mentre l'Anigam quelli di terza categoria.

SILVANO RIDI. L'Assaeroporti non potrebbe assorbire anche la vostra associazione ?

PINO LUCCHESI. Gli interessi dei gestori degli aeroporti minori verrebbero schiacciati.

MAURIZIO MANTOVANI, Vicepresidente dell'ANIGAM. I problemi delle diverse categorie di aeroporti sono simili nelle loro grandi linee, ma estremamente diversi nell'ordine di grandezza e di importanza. Tuttavia, alla fine degli anni settanta, i gestori degli aeroporti minori chiesero di essere associati all'Assaeroporti ma quest'ultima non lo ritenne opportuno, per cui nacque la nostra associazione.

PRESIDENTE. L'azienda di controllo al volo, negli altri aeroporti, fa pagare le tasse di avvicinamento e di atterraggio e le incassa ?

MAURIZIO MANTOVANI, Vicepresidente dell'ANIGAM. Sì, certo.

PRESIDENTE. Quindi, se l'azienda di assistenza al volo opera, per esempio, nell'aeroporto di Parma o di Padova, incassa le tasse, naturalmente in relazione all'entità del traffico ?

MAURIZIO MANTOVANI, Vicepresidente dell'ANIGAM. Sì, ed oltre alle tasse incassa le fatture che deve pagare l'aeroporto, pari a 100 milioni per ogni singolo operatore.

Per i servizi in convenzione vengono chieste all'aeroporto le tasse di atterraggio (che sono minime) ed un compenso per l'operatore uomo di 100 milioni l'anno. Per mantenere aperto un aeroporto dalle 7 alle 21 e garantire la gestione del traffico aereo, sono necessari almeno tre operatori, per un costo di 300 milioni l'anno.

PRESIDENTE. Questo prezzo unitario viene fatto pagare anche ai grandi aeroporti ?

MAURIZIO MANTOVANI, Vicepresidente dell'ANIGAM. No, soltanto agli aeroporti minori.

PRESIDENTE. Effettuate calcoli per verificare l'economicità del vostro servizio in relazione al traffico ?

MAURIZIO MANTOVANI, Vicepresidente dell'ANIGAM. Il traffico non può in nessun caso garantire economicità al nostro servizio, il cui bacino di utenza è composto da un determinato numero di passeggeri. Il vettore di terzo livello, avendo « il coltello dalla parte del manico », chiede di non pagare l'*handling*; l'azienda di assistenza al volo ci chiede di pagare i suoi uomini; dobbiamo inoltre sborsare regolarmente il denaro necessario per adeguare i nostri aeroporti ed, infine, dobbiamo pagare tutti i servizi di sicurezza: è chiaro, quindi, che il nostro servizio non sarà mai economico. In sostanza, più aumenta il traffico, più aumenta il nostro passivo.

PRESIDENTE. Ringrazio i rappresentanti dell'Associazione nazionale italiana gestori aeroporti minori per il loro contributo alla nostra indagine conoscitiva.

Sospendo nuovamente la seduta in connessione con preannunciate votazioni in Assemblea.

La seduta, sospesa alle 19,15, è ripresa alle 20,10.

Audizione dei rappresentanti delle Associazioni dei consumatori (Comitato difesa consumatori, Adiconsum-CISL, Federconsumatori-CGIL e Assoutenti).

PRESIDENTE. Ringrazio i rappresentanti delle associazioni dei consumatori per aver accolto il nostro invito a partecipare alla presenta audizione.

Nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulla sicurezza del volo che stiamo svolgendo, abbiamo ascoltato una serie di operatori, vettori, gestori degli aeroporti, rappresentanti degli aeroclub; abbiamo riservato l'ultima audizione all'utenza del volo, cioè a quelli che, come noi, sono passeggeri, e quindi vorrebbero a monte un'organizzazione perfetta, che però spesso non lo è.

Vorremmo ascoltare su questi argomenti la loro opinione, con preghiera di essere al massimo concisi; gli interventi verranno verbalizzati, e tutto il materiale sarà alla fine esaminato dalla Commissione, che ha anche in programma un convegno, per dibattere con esponenti esterni i temi in oggetto.

BENITO PANARITI, Segretario generale dell'Assoutenti. L'Assoutenti è l'associazione nazionale degli utenti di servizi pubblici. La nostra associazione è anche componente della Fatereg, una federazione che riunisce le associazioni nazionali del trasporto aereo, ed è rappresentata presso la Comunità europea a Bruxelles.

Il nostro punto di vista è stato già sintetizzato in un appunto che ci siamo permessi di lasciare alla presidenza della Commissione, e coincide con quello degli utenti a proposito dei problemi del trasporto aereo.

Un nuovo problema è stato creato dall'allarmismo connesso con la possibilità d'introdurre in Italia, tra breve, la liberalizzazione delle tariffe aeree – la cosiddetta *deregulation* – che appunto sembra doversi collegare (per come essa viene comunemente presentata) alla pericolosità, all'insicurezza del volo.

Ora, i problemi concernenti questo tema sono completamente differenti: l'uno è di carattere tecnico, l'altro è di carattere commerciale.

L'utente ha indubbiamente, come obiettivo primario, quello della sicurezza del volo, la quale è affidata soprattutto agli organi di controllo: questi, in Italia, sono del tutto inefficienti, come sicuramente sarà già risultato da altre audi-

zioni svolte da questa Commissione. Abbiamo soltanto sette ispettori del Registro aeronautico italiano, i quali non sono in grado di soddisfare assolutamente le necessità attuali di controllo del volo aereo in Italia, sia pure in regime di monopolio, e lo saranno ancor meno quando verrà applicata in Europa la liberalizzazione dei voli.

L'altro problema è quello di carattere commerciale, cioè concernente la diminuzione delle tariffe. Per stabilire un parametro — come abbiamo rilevato nel nostro appunto — bisogna riferirsi esclusivamente agli Stati Uniti d'America, dove già da dieci anni si applica in modo massiccio la liberalizzazione delle tariffe aeree: e lì il fenomeno è stato esaminato soprattutto sotto il profilo della sicurezza del volo. Gli incidenti aerei sono notevolmente diminuiti, in modo decrescente rispetto al volume del traffico aereo determinato dalla liberalizzazione dei voli. Contemporaneamente, negli Stati Uniti si è determinato un aumento dell'occupazione nel settore aereo: infatti, negli ultimi anni hanno trovato possibilità di lavoro 350 mila persone; negli altri paesi in cui vige il monopolio del trasporto aereo, non si è registrato invece alcun incremento dei posti di lavoro.

L'Assoutenti propone di potenziare i sistemi di controllo: e ciò sembra ovvio. Ma non pare che la costituzione di un ente per la verifica degli incidenti aerei possa rappresentare l'elemento costitutivo, in quanto sottrarremmo all'attuale organizzazione di controllo probabilmente i migliori funzionari ed i tecnici più qualificati, per destinarli ad un ente che probabilmente potrebbe restare — come tutti ci auguriamo — per un lungo tempo inattivo, in attesa del verificarsi degli incidenti. Proponiamo quindi di ipotizzare un ente di livello europeo che provveda, anche con fondi adeguati, ad esercitare il controllo nel settore in questione.

Negli Stati Uniti d'America la *deregulation* ha suscitato tutt'altro che allarme, anzi negli ultimi anni abbiamo assistito a dibattiti parlamentari, in cui si è espressa la preoccupazione per un certo regresso

di questa forma di liberalizzazione delle tariffe aeree.

Ci auguriamo, pertanto, che vengano prese in seria considerazione le osservazioni che abbiamo svolto nella sintesi scritta, depositata presso la presidenza della Commissione.

PAOLO LANDI, *Segretario generale della Adiconsum-CISL*. Intervengo a questa audizione insieme con i colleghi dottor Angelo Braggio e dottor Giovanni Fassio, che potranno riferire in modo più specifico sulle varie questioni in esame.

Desidero sottolineare alcuni dati. Sono qui presenti i rappresentanti di alcune associazioni, ma ritengo di poter affermare che il pensiero che esprimiamo rappresenta quello del coordinamento delle associazioni dei consumatori, le quali, attraverso una consulta, cercano di influire, con le loro proposte ed opinioni, sulla soluzione dei problemi concernenti i consumatori, gli utenti: perciò siamo grati per l'invito ricevuto a partecipare a questa audizione.

Con riferimento al merito delle questioni in esame, c'è un primo dato su cui vogliamo essere molto precisi. Si è molto strumentalizzata la *deregulation*, facendone un sinonimo di non-sicurezza; se ci riferiamo soprattutto al recente passato, vediamo che alcuni organi di stampa italiani hanno fatto le loro prime pagine su questo tema, per riproporre sostanzialmente condizioni di monopolio.

Ora, noi riteniamo che sia completamente sbagliata tale prospettiva, cui la stessa compagnia di bandiera, in più occasioni, ha manifestato di pensare; occorre procedere in una realtà che non possiamo ostacolare, anche se pensiamo che debbano esistere regole e controlli estremamente severi, in tema di sicurezza. Ma non è riproponibile — a nostro avviso — l'operare in condizioni di monopolio, come avveniva nel passato: ormai quello aereo è divenuto un trasporto di massa, nel quale — come per tutti i servizi, per tutte le attività economiche — è opportuna una certa concorrenza, per mantenere un buon livello, sul piano della qualità ed anche dei costi.

In secondo luogo vi è sicuramente un problema di sicurezza, che riguarda il volo, i servizi a terra, la manutenzione, l'addestramento del personale di volo ed i controlli: su ciò interverrà in modo specifico il collega Braggio, cercando soprattutto di puntualizzare quello che, a nostro avviso, è il punto più carente, nella realtà italiana. Infatti, tutti partiamo da un dato oggettivo, cioè che la sicurezza dei nostri aerei è abbastanza buona, per la manutenzione e per il grado di modernità delle macchine, ma dimentichiamo spesso che la struttura — soprattutto quella dei servizi a terra — non è stata ancora messa alla prova: nel senso che, per fortuna, non si sono finora verificati incidenti; ma se questi dovessero accadere, emergerebbero una serie di disfunzioni (legate alla polverizzazione delle competenze, dei ruoli e delle strutture) che riteniamo si debbano affrontare, perché configurano un reale problema di sicurezza.

La terza questione che vogliamo qui sollevare riguarda il rapporto tra sicurezza e qualità del servizio. Non dobbiamo cioè limitarci ad esaminare solo il problema della sicurezza; per quanto ci riguarda, come rappresentanti degli utenti, intendiamo sottolineare che vi è anche un rilevante problema della qualità del servizio — soprattutto riferito alla nostra compagnia di bandiera —, che sarebbe profondamente sbagliato non tenere presente. Vi sono dati statistici abbastanza obiettivi che evidenziano tale situazione; basta parlare con persone che con frequenza utilizzano il servizio aereo per prendere atto che ormai esse preferiscono viaggiare con compagnie di altre bandiere, poiché quella nostra — sotto il profilo del rispetto degli orari, della qualità del servizio, dell'informazione — è estremamente carente. Anche su questo tema, a nostro avviso, se non vengono prese iniziative, od avanzate proposte, od indicati orientamenti, rischiamo di perdere un'occasione che — essendo l'Italia la quinta potenza economica mondiale e vivendo essa anche sul turismo — può rappresentare una fonte di lavoro e di sviluppo estremamente importante.

Siamo favorevoli, dunque, ad una legislazione che riproponga il tema della sicurezza in termini di controlli più seri, basati su normative più serie. Pertanto, auspichiamo che venga assunta un'iniziativa legislativa dal Parlamento.

Cederei la parola ai miei collaboratori Angelo Braggio e Giovanni Fassio affinché intervengano in modo più specifico nel merito delle questioni da me elencate.

PRESIDENTE. Soprattutto sotto il profilo della sicurezza del volo, giacché la qualità della vita può dipendere anche dalla qualità dei pasti, o dalla bellezza delle *hostess*, o dalla gentilezza degli *steward*. A noi interessa la sicurezza del volo.

ANGELO BRAGGIO, Rappresentante dell'Adiconsum-CISL. Abbiamo un famoso riferimento, nella nostra categoria, a quando l'ANPAC, durante il rinnovo del contratto, chiedeva riduzioni di orario per migliorare la qualità, della vita, in sostanza, perché meno si lavora e più si gode il tipo di vita che si conduce.

Accettando la proposta del presidente, desidero rispondere nel merito che, data la mancanza nel nostro paese di un ente per la sicurezza (il che ha suscitato la sensibilità del senatore Bernardi nel proporre un'iniziativa legislativa), si rende opportuno colmare una lacuna gravissima in campo aeronautico. Non sono in possesso di dati comparativi; tuttavia ritengo che il nostro sia, forse, l'unico paese occidentale in cui manchi una struttura *ad hoc* che serva a catalogare i dati, che non abbia una funzione di controllo ispettivo dei vari operatori, ma che costituisca una sede di ricognizione di esperienze (anche in casi di sciagure) e di accumulazione di dati, per corrispondere alla direttiva internazionale dell'ICAO, secondo la quale tali strutture servono prevalentemente per svolgere opera di prevenzione ai fini della sicurezza del volo.

L'episodio forse più saliente, in questo paese, in termini di mancanza di sicurezza del volo, è quello avvenuto nel 1980, allorquando un DC 9 sparì nei cieli

nazionali in un incidente sulle cui cause, dopo nove anni, ancora si annaspa (il che non ci sembra possa essere consentito dal buon senso e dal rispetto per le istituzioni).

La verifica delle cause è determinante al fine di evitare il ripetersi degli incidenti aerei.

Una struttura dovrà pure nascere in Italia. Resta da stabilire se essa debba essere applicata soltanto nel settore del trasporto aereo o nel più ampio settore dei trasporti in generale (come avviene, negli Stati Uniti d'America, nel caso dello NSTB).

In quel paese, l'esperienza di un ente per la sicurezza dei trasporti in generale è nata prevalentemente per la sicurezza del trasporto aereo, nella logica di un modulo che mi sembra di cogliere nell'ultimo progetto di legge presentato a tale proposito. È necessario, comunque, che l'istituendo ente si occupi in maniera specifica del sistema del trasporto aereo, che presenta sue proprie peculiarità quanto a necessità di approfondimenti tecnici specifici.

Altra questione – che sorge anch'essa in relazione al provvedimento cui ho accennato – è se l'ente di cui più sopra debba dipendere dal Ministero dei trasporti (che, da controllore, finirebbe per fare la parte del controllato) o da altre istituzioni.

A questo punto, quanto è stato poc'anzi ricordato dall'amico Landi (e cioè che, poiché negli aeroporti italiani insistono le competenze di almeno sette ministeri, da un punto di vista strettamente logico la nuova struttura dovrebbe essere promanazione di tutti i ministeri competenti in tema di aeroporti) sarebbe impossibile. Dunque appare quasi obbligato, come atto di riordino, fare dipendere il nuovo ente dal Ministero dei trasporti o, quanto meno, inserirlo nell'ambito di tale ministero, con una sua propria autonomia.

Mi sembra un dato di rilevanza politica e, pertanto, meritevole di essere sottolineato in questa sede, quello relativo agli ostacoli che si frappongono oggi, in

Italia, a seguito dei rari – grazie a Dio – incidenti aerei, che pur avvengono.

Quando si costituisce una commissione d'indagine a norma del codice della navigazione, si lamenta, da parte dei componenti di essa, una sorta di *non expedit* nel momento in cui si inizia un'indagine della magistratura ordinaria. Pertanto, alla commissione – mi auguro nascente – per la sicurezza del trasporto aereo in Italia devono essere affidati certamente compiti propri della magistratura ordinaria, con la possibilità di accedere alla conoscenza di tutti i dati, rimuovendo così i vari tipi di segreto che possano gravitare sull'indagine.

Tale passaggio mi sembra preliminare, nel senso che dobbiamo accostarci al problema della sicurezza del volo tenendo presente che in Italia manca una struttura che abbia come compito quello di verificare l'applicazione delle norme ad essa relative da parte degli operatori del settore aeronautico.

Accanto a tale problema ve n'è un altro, che è di potenziale insicurezza in questo paese ed è rappresentato dalla frammentazione delle competenze, che ha fatto sì che il neopresidente dell'Alitalia invocasse una *authority* (cosa che fa tornare in mente il gran premio automobilistico di Imola, durante il quale fu salvata la vita in 15 secondi ad un pilota che aveva subito un incidente ed era rimasto intrappolato tra le fiamme, grazie ad un sincronismo di interventi che ha posto in luce un elevato livello di efficienza).

Certamente, episodi di emergenza in qualsiasi aeroporto nazionale, ricordo in particolare il primo ed il secondo degli incidenti verificatisi a Punta Raisi, sono avvenuti in un contesto tale per cui l'iniziativa di soccorso è stata assunta – nella migliore delle ipotesi – con notevole ritardo; ciò risulta anche dalle testimonianze di passeggeri i quali hanno rilevato la lentezza delle fasi iniziali del soccorso, lentezza derivante da una frantumazione delle competenze che, in un settore tecnologicamente all'avanguardia com'è quello aeronautico, è del tutto incompatibile con la struttura del sistema.

Ritengo che il legislatore debba pur assumere, dopo avere compiuto un'approfondita riflessione, un'iniziativa, perché oggi, in sostanza, l'aeroporto viene ancora gestito come una sorta di ufficio doganale, come un posto di frontiera, come una struttura amministrativa, con tutte le competenze che vi gravitano intorno in termini di dogana, di finanza, di sanità aerea e di quanto altro, cioè di organismi aventi carattere burocratico, piuttosto che come una struttura ricettiva di traffico, in cui quest'ultimo si svolga in maniera fluente come servizio offerto agli utenti.

Oggi parliamo di *deregulation*, forse – a cominciare da me stesso – senza molta cognizione di causa. Ma pare, in base alla esperienza nordamericana, che i due punti soggetti a particolare carico di difficoltà siano costituiti dall'organizzazione degli aeroporti e dall'intasamento delle aerovie, ad un punto tale da aver indotto tutte le associazioni di consumatori americane a sollevare questo dato di totali inefficienza e mancanza di puntualità.

Rispetto a tale problema se, come sembra, in Europa il processo di liberalizzazione procede, sia pure gradualmente, aggravando le difficoltà che incombono sui servizi aeroportuali, si rende inevitabile una iniziativa parlamentare per riordinare le competenze che oggi sono polverizzate in troppi organismi. Per citare un caso, in un aeroporto le luci di una pista dipendono dall'azienda di gestione dello scalo, le luci di fondo pista dall'azienda di controllo del traffico aereo e l'impianto della pista dipende dal Ministero dei trasporti e, in talune situazioni, dall'azienda di gestione dell'aeroporto. Ovviamente gli interventi su una pista diventano complicati quando le competenze sono così separate tra loro.

Non è in discussione l'efficienza relativa alle singole strutture, ma la possibilità di un coordinamento che offra un servizio unitario e quindi un livello maggiore di sicurezza.

L'ultimo aspetto di merito che intendvo trattare riguarda l'utilizzo delle aerovie. Il sistema di controllo del traffico aereo dell'aeronautica militare è sorto di

recente, nel 1980, inserendosi nel contesto europeo ed aumentando i margini di sicurezza; ma, come la Commissione saprà, in base all'elaborazione prodotta dalle linee aeree europee, l'aggravio dei costi – che vengono valutati in centinaia di miliardi di dollari – determinato dall'eccessivo consumo di carburante, che viene sprecato a causa dei diversi sistemi del controllo del traffico aereo, pesa su tutte le compagnie.

In confronto all'unica organizzazione per il controllo del traffico aereo presente negli Stati Uniti d'America, in Europa, oltre alle 22 strutture nazionali, vi sono circa 44 o 45 punti geografici che esercitano tale funzione. È necessario, pertanto, che l'Italia aderisca al processo di unificazione dei sistemi di controllo e di riduzione dei punti geografici. Per fare questo, ritengo che le Commissioni competenti ed il Parlamento nel suo complesso debbano assumere iniziative in relazione alla definizione sia delle funzioni proprie dell'azienda del controllo del traffico aereo, sia delle varie altre competenze. Inoltre è opportuno provvedere sul piano legislativo anche per conferire all'azienda una struttura più adeguata al servizio che deve svolgere ed alla tecnologia che deve utilizzare in collegamento con i diversi fornitori, tra cui la Selenia e tutte le aziende di elettronica avanzata. Poiché molteplici sono le analogie tra tale struttura e quella dell'Ente ferrovie dello Stato, i problemi di quest'ultima si riflettono pesantemente sull'azienda per il controllo del traffico aereo.

Mi riferisco innanzitutto alla circostanza per cui il consiglio di amministrazione più che amministrare gestisce gli affari quotidiani, determinando disfunzioni ed incertezza di direzione che in una azienda ad alto livello tecnologico portano ad un arretramento sul piano degli investimenti e dell'efficienza, che deve rispondere alle esigenze del mercato. Tutto ciò prima o poi finirà per coincidere con una mancanza di sicurezza o comunque con l'inadeguatezza del nostro paese a disporre di un sistema di controllo del traffico aereo aperto a quel

maggior movimento che sicuramente si determinerà dopo la cosiddetta miniliberalizzazione in atto in Europa.

Ritengo che non si debba considerare un'eresia la possibile coincidenza di interessi tra il sindacato dei lavoratori e gli utenti, nella prospettiva di un migliore funzionamento del sistema. Come molti di voi avranno avuto modo di constatare, a causa del traffico aereo sulla tratta più frequentata, quella Roma-Milano, si verificano spessissimo ritardi per via proprio delle disfunzioni degli ATC, che già oggi mostrano un certo affanno e che rischieranno la paralisi in presenza di un probabile aumento dei livelli di traffico.

Concludendo, vorrei accennare a due strutture di carattere pubblico presenti nel settore, perché la sicurezza nel trasporto aereo viene sicuramente garantita, da un punto di vista aziendale, dalla compagnia di bandiera che — è noto — investe risorse finanziarie aggiuntive agli *standard* fissati dalle istituzioni pubbliche. Tuttavia è necessario che il legislatore riordinando la materia riverifichi anche le competenze del RAI, poiché la proposta del Registro aeronautico di operare un'unità di controllo del mezzo e dell'uomo appare abbastanza interessante se non viene considerata isolatamente, ma coniugata con la necessità — che il Parlamento dovrebbe sentire, perché si tratta di un impegno assunto più volte senza che, per la verità, abbia mai prodotto alcun risultato — di porre mano alla direzione generale dei trasporti che si occupa del trasporto aereo, mi riferisco a Civiltà.

Ritengo che anche il segretario dell'Asoutenti abbia appreso le difficoltà in cui da anni si dibatte l'aviazione civile; oggi sono sette gli ispettori di volo, ma per un certo periodo di tempo ve ne è stato uno e da solo riusciva a svolgere per tutto il paese il compito di certificare l'attività del personale di condotta e talvolta di cabina.

Forse per tale questione non è necessario un provvedimento *ad hoc*, potrebbe essere sufficiente coprire gli organici così come prevede la legge. Resta comunque il

fatto che la Direzione generale dell'aviazione civile presenta livelli di depotenziamento paurosi. Spesso ci troviamo in difficoltà anche nei confronti dei dipendenti, perché le loro prestazioni nell'arco delle 24 ore sono del tutto incompatibili con la regolamentazione del rapporto di lavoro del pubblico impiego. Si creano pertanto situazioni assurde anche sotto l'aspetto produttivo per cui ad esempio a Pescara lavorano 15 autisti quando in tutto l'aeroporto di Linate vi sono al massimo 30 dipendenti del ministero. Vi è quindi la necessità di modernizzare e rendere più efficiente la struttura della Direzione generale dell'aviazione civile. Considerando le condizioni in cui oggi si trova, i singoli operatori aeronautici non possono che « difendersi » da soli e operare come se quella struttura non esistesse; e il Governo non può assolutamente essere credibile quando sostiene di svolgere un'azione di programmazione e di controllo, perché non ha uno strumento che glielo consente. Teniamo presente che gli stessi dati statistici il più delle volte non provengono dal Ministero, ma direttamente dagli operatori, appunto per le carenze che possiamo definire ormai cancrenose, non solo annose, della Direzione dell'aviazione civile.

Ritengo pertanto che su questo terreno debba essere assunta quanto prima un'iniziativa legislativa, considerando che per quanto riguarda il settore del trasporto aereo le « esercitazioni » parlamentari — almeno per quanto ricordo — si sono concluse nel 1980, con la nascita dell'ANAV e con qualche ritocco relativamente alla struttura dell'aviazione civile in riferimento alla vicenda degli ispettori di volo. Successivamente, non è stata prodotta alcuna iniziativa.

Se vogliamo attrezzare la parte pubblica che presiede, o dovrebbe presiedere, alla programmazione e al controllo dello svolgimento dei traffici aerei, mai come ora è opportuna un'iniziativa parlamentare che non lasci gli operatori del settore in balia di se stessi (cosicché solo chi ha forza, organizzazione, capacità industriale, cultura d'impresa riesce tutto

sommato a svolgere il proprio ruolo) ma consenta, con una programmazione a carattere pubblico, quell'aumento dei traffici che oggi è colmato dalla concorrenza straniera.

Vi do un ulteriore dato: per la prima volta nella storia, attraverso la rilevazione statistica dei flussi finanziari nel settore dei trasporti, è emerso che la bilancia dei noli del trasporto aereo risulta « in rosso », mentre fino allo scorso anno era l'unico modo di trasporto finanziariamente attivo.

Se espropriamo lo Stato delle sue funzioni di programmazione e di controllo, e non affidiamo la gestione a strutture pubbliche ma efficienti, il nostro sistema di trasporto aereo è destinato a diventare preda dei vettori stranieri, con conseguente perdita di ricchezza, e forse dovremo fronteggiare un eccesso d'occupazione, anche se sono certo che i livelli di occupazione in questo settore non solo sono bassi, ma fermi da almeno quindici anni in Italia.

GIOVANNI FASSIO, *Rappresentante dell'Adiconsum-CISL*. Come si è detto, di qui al 2000 vi sarà il raddoppio del traffico aereo e, conseguentemente, il raddoppio delle strutture e del personale occorrenti. È vero che in America la *deregulation* non ha di per sé comportato inconvenienti, tuttavia la concorrenza che vi può essere tra le diverse compagnie per accaparrarsi i piloti, data la scarsità di questi ultimi, può portare ad una assunzione di personale non perfettamente preparato e quindi, per vie traverse, può rivelarsi un fattore di rischio. Di fronte alla relativa certezza di questo raddoppio nel prossimo decennio, sarebbe opportuno considerare la situazione in sede parlamentare per evitare il pericolo cui ho fatto prima riferimento.

Ricordo che nel corso del recente convegno del RAI si è parlato anche dell'unità del volo, per la preparazione di tutte le competenze necessarie per questo prevedibile raddoppio.

Vi è inoltre il problema del doppio controllo, relativamente ad aeroplani già

certificati ed efficienti, atteso che aerei assolutamente affidabili da questo punto di vista, oltretutto nuovissimi, sono stati coinvolti in gravi incidenti. La semplice e formale esistenza di una certificazione ufficiale, per quanto valida, può non essere sufficiente e pertanto le modifiche da introdurre in questo campo non possono che essere positive. In proposito va sostenuto l'indirizzo che in questo senso è emerso in Parlamento.

Per quanto riguarda l'unitarietà delle competenze frammentarie, cui il dottor Braggio ha fatto riferimento...

GUIDO BERNARDI, *Presidente dell'VIII Commissione permanente del Senato*. Se è un argomento di cui ha parlato già il dottor Braggio, è inutile ripeterlo.

GIOVANNI FASSIO, *Rappresentante dell'Adiconsum-CISL*. Vorrei sottolineare un punto in particolare, quello relativo alla riunione nel RAI delle competenze per le certificazioni oltre che sugli aeroplani anche sugli equipaggi. Per esempio, l'*Independent*, la compagnia che aveva organizzato il famoso volo delle Azzorre finito in un disastro, era stata multata poco prima dalla FAA per l'insufficiente addestramento dell'equipaggio di quell'aeroplano. Il RAI non sarebbe stato in grado di comminare una multa, perché non ne ha la competenza. Ho portato questo esempio per porre in risalto ciò che si dovrebbe realizzare. In Italia sono state mai comminate multe? In America ciò avviene frequentemente: i costruttori sono multati se la FAA trova un bullone fuori posto! È mai avvenuto per i nostri costruttori? Faccio presente che per l'incidente dell'ATR 42 vi è una responsabilità delle case costruttrici italiane. In Italia multano le compagnie se si rileva che gli equipaggi non sono stati adeguatamente addestrati?

Sottolineo inoltre – anche se non so se questa sia la sede appropriata – una questione che emerge da quanto è accaduto a Ustica. Se vi fosse una *task force*, magistratoriale o di altro tipo, in grado di sequestrare immediatamente nastri e do-

cumentazioni afferenti a determinati incidenti, dall'analisi immediata di questi elementi la sicurezza del volo riceverebbe sicuramente vantaggio. Lancio quest'idea perché non si tratta più, in questa specie di « guerra » moderna che stiamo combattendo, di muovere la fanteria, ma di agire con una mentalità da commando, ossia di intervenire molto rapidamente.

Mi risulta che i commissari abbiano visitato la Città del volo di Fiumicino e siano rimasti favorevolmente impressionati. Potrebbe essere altrettanto utile, a mio giudizio, una visita presso analoghi organismi dei paesi più avanzati.

GUIDO BERNARDI, *Presidente dell'VIII Commissione permanente del Senato. Panorama* permettendo!

GIOVANNI FASSIO, *Rappresentante dell'Adiconsum-CISL*. Non posso esprimere giudizi in proposito, ma credo che il Parlamento non dovrebbe fermarsi di fronte a ciò che si scrive su *Panorama*.

Infine, vi è la necessità della sistematica acquisizione di tutto il materiale scritto sulla sicurezza. In Italia ve n'è una massa enorme, ma a mio avviso non è sufficiente per elaborare la migliore legge del mondo. Senza essere troppo ottimisti, perché non fare qualcosa di veramente valido, tale da essere indicato a livello internazionale?

NICK BROUGH, *Rappresentante dell'Assoutenti*. Intervengo in veste di consulente dell'Assoutenti per fare alcune precisazioni.

Pochi giorni fa ho partecipato, insieme a presidente Testa ed al presidente Bernardi, ad un convegno, organizzato dal RAI, che mi ha fatto sorgere alcune perplessità.

Da un anno questa Commissione sta svolgendo un lavoro lodevole e molto serio per comprendere i problemi della sicurezza del volo e per determinare quale decisione assumere in materia di costruzione di un ente a questo riguardo. Nel contempo, fuori di questa sala ascolto di-

scorsi di certe persone che mi domando se abbiano obiettivi altrettanto seri.

In quel convegno ho sentito relazioni di persone che mi sembravano fare discorsi più strumentali che costruttivi. Per esempio, il comandante Rusconi dell'AN-PAC ha presentato una statistica, non dissimile da quella da lui stesso illustrata in questa sede a febbraio, che non trova riscontro nelle fonti ufficiali come quella dell'ICAO. Ho qui con me i dati dell'ICAO che vorrei consegnare alla Commissione (*Consegna un documento al presidente*). Questi dati dimostrano che vi è una tendenza ad un continuo incremento della sicurezza, anche in termini di numero d'incidenti rapportati al numero dei voli effettuati, in contrasto con i dati forniti dal comandante Rusconi.

Ho sentito l'altro giorno molte affermazioni tendenti a criticare gli enti per la sicurezza americani. In realtà, il livello di sicurezza aerea negli Stati Uniti d'America è il più alto in campo mondiale. Se analizziamo i dati sul traffico aereo mondiale constatiamo che il 30 per cento di esso avviene negli Stati Uniti d'America e che la percentuale d'incidenti in quel continente è in realtà molto, molto più bassa. Al contrario, nel continente africano – quello dove il regime del traffico aereo è il più protezionistico e regolamentato – a fronte di una percentuale del 2,5 per cento del traffico aereo mondiale, la percentuale d'incidenti è del 16 per cento, se non erro.

Ho sentito alcune « frecciate » nei confronti del lavoro del FAA. Mi domando la serietà di certe osservazioni, in quella o in altre sedi, alla luce del fatto che il RAI dispone solamente di sette ispettori, di cui nessuno pilota di elicottero.

Il FAA, la controparte americana del RAI, ha, soltanto nel suo ufficio distaccato di Roma, ben cinque addetti! Ritengo che questi problemi debbano essere affrontati non in modo strumentale, ma in modo costruttivo. Quindi, bisogna studiare come potenziare gli organismi di controllo con più uomini, più mezzi e dotandoli di sistemi flessibili, perché que-

sto è un settore nel quale si registra una rapidissima evoluzione tecnologica e, quindi, anche i sistemi di controllo devono essere molto flessibili per adeguarsi e sfruttare le tecnologie più aggiornate.

Ad avviso dell'Assoutenti, bisogna svolgere un dibattito che non sia imperniato sulla questione della deregolamentazione, ma che abbia ad oggetto il miglioramento della sicurezza a prescindere dal regime di mercato.

Tra le tante proposte che ho sentito in dibattiti negli Stati Uniti, trovo molto positiva quella di introdurre, in ambito americano, una norma che imponga minimi sulla somma delle esperienze di volo dei due piloti. Non basta dire che il comandante ed il secondo pilota sono abilitati al volo, bisogna vedere se la somma delle esperienze dei due piloti raggiunge una certa soglia al di sotto della quale c'è il rischio di avere un comandante ed un secondo pilota appena diventati tali,

suscitando notevoli perplessità in merito alla esperienza di quell'equipaggio.

Il dibattito in corso a Washington è imperniato su questioni tecniche di tal genere, su come migliorare la sicurezza, e non sulla questione della *deregulation*. Anzi, si leggono sui giornali titoli di questo genere: *Congress pushes White House to boost airline competition*, cioè il parlamento americano spinge la Casa Bianca ad incrementare la concorrenza nel settore e non a diminuirla.

Il discorso sulla regolamentazione tecnica e quello sulla regolamentazione dei sistemi di mercato, cioè della domanda e dell'offerta, devono essere separati. Unire questi due temi è mistificante e forse strumentale.

PRESIDENTE. Ringrazio gli intervenuti per il contributo dato alla nostra indagine.

La seduta termina alle 20,40.