

Atti del Convegno:
**IL NUOVO CODICE DELLA NAVIGAZIONE AEREA A UN ANNO
DALL'ENTRATA IN VIGORE: PRIMI BILANCI**

Seregno – 25 novembre 2006
Sala Civica “Monsignor Gandini”

Prima parte

Dr.ssa Anna Marino (moderatrice)

... ovviamente siamo qui, come dice anche l'intento di questo convegno, per fare un bilancio, ma soprattutto per poter parlare di questo importante evento che è successo l'8 ottobre di qualche anno fa, ricordarlo.

Il primo compito che hanno i giornalisti e tutti è di non dimenticare e diciamo che questa è la nostra funzione primaria e non dimenticare ha uno scopo che è quello di continuare a seguire la linea della sicurezza aerea e a vegliare perché questo succeda, sempre e ogni giorno. Sicuramente lo fa molto bene e molto meglio di chi sta fuori, chi opera nel settore e oggi abbiamo anche degli esponenti importanti che hanno come compito tutti i giorni di tutelarci.

Iniziamo ovviamente da chi ci ospita. Abbiamo il saluto del Sindaco di Seregno, ovviamente Giacinto Mariani che ci dà un saluto e non solo fa gli onori di casa, ma ci dice anche il senso di questa iniziativa molto forte. Prego.

Giacinto Mariani (Sindaco di Seregno)

Buongiorno a tutti e, considerato che molti di voi vengono da lontano, da fuori, benvenuti a Seregno. Vi ringrazio per aver accolto il nostro invito a partecipare a questo convegno che ha il pregio di essere “pioniere” sull'argomento in discussione.

Permettetemi di ringraziare Paolo Pettinaroli, Presidente del “Comitato 8 ottobre”, nonché l'Avv. Felice Cuzzilla dell'associazione ASTRA: è grazie a loro che si è potuto organizzare questo momento di incontro.

Aprò una brevissima parentesi per ricordare che l'Amministrazione Comunale ha inaugurato a giugno scorso la Piazza “Linate 8 ottobre 2001– Per non dimenticare”. Da allora in avanti abbiamo costruito un proficuo rapporto di collaborazione con il Comitato che si è concretizzato anche in una iniziativa rivolta alle scolaresche di Seregno.

Sono molto felice di poter contare su un rapporto così privilegiato con il Comitato 8 ottobre; la memoria di quanto è tragicamente avvenuto cinque anni fa, deve infatti potersi manifestare in azioni positive e propulsive. Ricordare non è solo un “obbligo a commemorare”: è soprattutto impegno e determinazione per impedire che certi eventi drammatici - addebitabili a colpe, imperizie, negligenze umane - possano verificarsi ancora.

Questo comune denominatore unisce Seregno al Comitato 8 Ottobre e ad Astra; una condivisione di valori e di principi, di preoccupazioni e di assunzioni di responsabilità per rendere ogni giorno più concreto il diritto alla sicurezza nei trasporti.

Un ringraziamento speciale va naturalmente ai relatori seduti qui a fianco a me. Li ringrazio per la loro cortese disponibilità e per averci saputo garantire una presenza così illustre ed autorevole. Saluto e ringrazio in particolare:

- **Prof. Bruno Franchi**, Presidente Agenzia Nazionale Sicurezza Volo
- **Dr.ssa Anna Marino**, giornalista di Radio 24 – Il Sole 24 Ore
- **Avv. Antonio Alessio Boccia**, del Foro di Milano
- **Il Comandante Arturo Radini** consulente di diverse Procure della Repubblica per indagini su incidenti e disastri aeronautici.
- **Comandante Renzo Dentesano**, di Astra viene sostituito dall'**Ing. Bruno Salvi** Presidente di ASTRA

Non vorrei rubare altro tempo perché gli interventi illustri, determinati e tecnici, saranno la parte premiante di questa manifestazione. Ci tengo però a sottolineare che questo convegno, pur rivolto sostanzialmente ad addetti ai lavori, per l'alto profilo tecnico-giuridico degli argomenti in discussione, ha l'ambizione di guardare a un pubblico più vasto, quanto meno nel tentativo di stimolare i cittadini a una rinnovata presa di coscienza dei propri diritti. Nel nostro caso: il diritto alla sicurezza nei trasporti.

Quando si affrontano questioni così delicate e complesse, peraltro districandosi in un groviglio legislativo che spesso non agevola i cittadini/utenti nel vedersi tutelati e garantiti, va tenuto presente che esiste una corresponsabilità tra enti, associazioni di categoria e singoli individui.

E' indispensabile, in altri termini, che si realizzi una convergenza di azioni coordinate e sinergiche, funzionali e complementari l'una all'altra. Siamo tutti chiamati in causa: non solo per esprimere una lamentela o un'accusa, ma anche per proporre e offrire il nostro personale contributo lungo quel faticoso cammino che è una ricerca di soddisfazione appieno dei nostri diritti.

Chiudo parafrasando una emblematica frase di John F.Kennedy, che disse "*non bisogna negoziare per paura e non bisogna avere paura di negoziare*".

Oggi potrebbe essere tradotto in questo modo: "non dobbiamo rivendicare i nostri diritti per paura e non dobbiamo aver paura di rivendicare i nostri diritti".

Grazie per l'attenzione e buon lavoro.

Dr.ssa Anna Marino (moderatrice)

Grazie al Sindaco di Seregno, Giacinto Mariani e soprattutto grazie per questo spazio e tempo oggi per poter parlare e ricordare ovviamente questa tragedia dell'8 ottobre del 2001, ma soprattutto è necessario forse adesso e ce lo spiegherà anche Paolo Pettinaroli – Presidente del Comitato 8 Ottobre, adesso più di allora rinforzare la battaglia e ci spiegherà anche perché.

Paolo Pettinaroli (Presidente Comitato e Fondazione "8 Ottobre 2001 per non dimenticare")

Buongiorno e benvenuti a tutti.

L'idea di organizzare a Seregno, fuori dai circuiti tradizionali, un Convegno sulla sicurezza del trasporto aereo, è stata del Sindaco, che in occasione dell'intitolazione della piazza dedicata alla tragedia di Linate, mi ha invitato ad organizzare questo incontro. Io devo ringraziarlo, anche per le parole che ha ci ha rivolto, e voglio dire all'amico

Mariani, che il rapporto privilegiato lo abbiamo noi con voi, perché raramente riusciamo ad avere un rapporto così intenso e così importante con un Comune. Questo ci fa pensare che quello che stiamo facendo sia cosa giusta.

Abbiamo accettato con gioia questo invito e per far sì che potesse essere svolto nel migliore dei modi, ho richiesto la collaborazione della task force della Fondazione 8 Ottobre e di ASTRA, un Associazione di tecnici esperti della sicurezza nei trasporti con la quale da qualche tempo collaboriamo. Oltre al ringraziamento al Sindaco e all'Amministrazione Comunale per la disponibilità e l'ospitalità, desidero ringraziare anche le maestre delle scuole elementari. Sì, perché le maestre elementari hanno fatto in modo che i loro alunni descrivessero un "momento di paura" durante un viaggio. E' stato composto un vero mosaico di avventure a volte gentile, come lo smarrirsi in un campo di granoturco, a volte veramente sofferte, come la macchina a noleggjo senza freni o i grandi sobbalzi dell'aereo dovuti ai vuoti d'aria.

Dalla lettura degli oltre 200 temi, è evidente che la sicurezza è un fattore importante che si percepisce dalla nascita, perciò coltiviamo il senso della responsabilità. I nostri nipoti staranno sicuramente meglio delle nostre generazioni qualunque, soprattutto al cospetto delle responsabilità delle vite dei loro simili.

Lo scopo principale della Fondazione 8 Ottobre 2001 è il miglioramento della sicurezza nel trasporto aereo, attraverso pubblicazioni, convegni, studi, azioni di comunicazione e quant'altro necessario per raggiungere tali scopi.

Come affermiamo da tempo, la sicurezza non si fa nei Tribunali, ma con un approccio scientifico volto ad apprendere dagli errori, affinché non si ripetano, decidendo dunque le strategie da adottare sulla scorta delle esperienze passate.

Dovremmo essere consapevoli della situazione della nostra aviazione civile e agire congiuntamente, allo scopo di far sì che nessuno debba mai più vivere la nostra tragica esperienza.

Il lavoro del Comitato e della Fondazione è un lavoro molto impegnativo, molto stressante, oltre 8.300 sono gli iscritti e grazie a Dio abbiamo persone, come quelle sedute a questo tavolo, che sono già state presentate e che ringrazio di cuore, che ci aiutano e ci sostengono.

Dopo il convegno di Milano, abbiamo ricevuto telefonate di complimenti da tutt'Italia. Siamo stati invitati ad organizzare a Milano un convegno di livello mondiale sulla sicurezza del trasporto aereo. Questo ci inorgoglisce, ci fa pensare che grazie al nostro operato, noi, che non siamo ne tecnici ne esperti nella materia, riusciamo riunire vertici, il Gotha della sicurezza dell'Aviazione civile italiana e farli colloquiare e confrontare fra loro per il bene di tutti.

Qui oggi per la prima volta in Italia si discuterà del nuovo Codice della navigazione aerea che è entrato in vigore circa un anno fa. E' un argomento di estrema importanza per la sicurezza del trasporto aereo. Proprio per questo abbiamo invitato tecnici ed esperti, fra i più qualificati, che ancora una volta ringrazio di vero cuore ed è a loro che cedo la parola. Grazie.

Dr.ssa Anna Marino (moderatrice)

E infatti ringraziamo Paolo Pettinaroli che combatte questa battaglia per la sicurezza, ringraziamo anche una presenza importante tra di noi che è quella di Pasquale Padovano, che ovviamente ci onora della sua presenza. Grazie di essere qui e ci ricorda che la battaglia che stiamo facendo è seria e profonda e ci ricorda che ovviamente noi tutti prendiamo l'aereo tutti i giorni, tutte le settimane, una volta all'anno, non importa la frequenza, ma lo facciamo un po' alla cieca. E ci sono persone che invece lavorano tutti i giorni e che devono avere questo senso di responsabilità che ricorda Paolo Pettinaroli e

che ce l'hanno e quindi noi vogliamo da una parte richiamarli, ma dall'altra comunque evidenziare che ci sono persone che hanno questo senso di responsabilità e premiare questo loro comportamento che è un adempimento del dovere.

La prima front-line è quella di combattere l'ignoranza, cioè l'ignoranza nostra che non sappiamo bene quali sono le regole, che cos'è il trasporto aereo e non vogliamo trovarci a impararle tutte insieme con delle tragedie e l'ignoranza anche di non avere il senso del lavoro che viene fatto tutti i giorni, ed è per questo che noi chiediamo a Bruno Franchi, Professore all'Università di Modena e di Reggio Emilia, ma non solo, nel senso che è preposto all'Agenzia Nazionale della Sicurezza del Volo. È importante capire qual è il ruolo diciamo di questa persona, ma soprattutto le ragioni che lui ci vuole spiegare di questa rivoluzione che è stata fatta nel 2005 delle regole del trasporto aereo, rivoluzione che è venuta dopo un'estate di paura e dopo tanti luoghi comuni che sono stati detti. Infatti noi chiediamo a lui lumi per capire molto meglio i fenomeni che ci riguardano da vicino e per combattere proprio questa ignoranza.

Prof. Bruno Franchi (Presidente Agenzia Nazionale Sicurezza Volo)

Ringrazio preliminarmente il Dott. Pettinaroli ed il Comitato 8 Ottobre per l'invito a questo convegno, che affronta un tema di estremo interesse ed attualità: la riforma della parte aeronautica del codice della navigazione.

Pur essendo stato invitato a parlare nella veste di presidente dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo, ritengo più opportuno parlare, in questa occasione, come docente di diritto aeronautico nell'Università di Modena e Reggio Emilia, in quanto tale veste mi pare più confacente all'oggetto del convegno.

Il compito che gli organizzatori del convegno mi hanno assegnato consiste nel delineare le ragioni che hanno portato alla estesa modifica della parte aeronautica del codice della navigazione. Non mi intratterrò, quindi, sulle singole norme modificate, ma cercherò, da un lato, di spiegare, in sintesi, le effettive ragioni della riforma della parte aeronautica del codice della navigazione, dall'altro, di rispondere alla domanda se la riforma abbia centrato gli obiettivi prefissati.

1. Le ragioni della riforma.

Preliminarmente c'è da ricordare che la riforma in questione è stata realizzata con il decreto legislativo 9 maggio 2005, n. 96, entrato in vigore il 21 ottobre 2005, successivamente modificato ed integrato dal decreto legislativo 15 marzo 2006, n. 151.

Va anche precisato, sempre in via preliminare, che la riforma in questione ha interessato sia i profili pubblicistici della parte aeronautica del codice della navigazione (quelli che, per intenderci, riguardano sostanzialmente l'organizzazione amministrativa del sistema aviazione civile), sia i profili privatistici (quelli cioè relativi, prevalentemente, alle obbligazioni nascenti dai contratti di utilizzazione dell'aeromobile nonché al regime di responsabilità del vettore aereo e dell' esercente). L'interesse maggiore dell'opinione pubblica si è concentrato sulle novità apportate all'organizzazione del sistema aviazione civile, mentre meno interesse è stato dimostrato - a torto - verso le modifiche che hanno interessato i profili privatistici.

Per capire perché sia stato necessario modificare la parte aeronautica del codice della navigazione è necessario prendere le mosse proprio da quest'ultimo, che, come noto, nel suo testo originario, risale al 1942.

In sintesi, si potrebbe dire che il codice del 1942 - pur nella sua eleganza stilistica, nella sua lungimiranza (fu predisposto guardando anche al futuro, non solo al presente) e nell'equilibrio delle norme - non era più in linea con l'evoluzione del settore aeronautico. Inoltre, la parte aeronautica del codice era stata modellata prendendo a riferimento quella marittima, quando invece, in questi ultimi anni, il diritto aeronautico è sempre più andato

affermandosi in maniera autonoma, stante le sue connotazioni specifiche (anzi, oggi, si potrebbe dire che è il diritto marittimo che, per certi aspetti, rincorre e si ispira al diritto aeronautico).

Infine, il codice non era più l'unico "contenitore" delle norme di diritto aeronautico (come era invece originariamente), le quali, anzi, si sono andate sviluppando al di fuori dello stesso codice in fonti normative alquanto eterogenee, come ad esempio quelle di origine comunitaria.

Sulla base di questi presupposti è maturata pertanto la necessità di riformare la parte aeronautica del codice della navigazione.

Nello specifico, gli obiettivi della riforma si possono così delineare.

a) Riportare ad unità il sistema del diritto aeronautico, riallocando, laddove possibile, in un unico "contenitore" (il codice), norme disseminate nell'ordinamento giuridico in fonti alquanto eterogenee.

b) Allineare il codice con la nuova struttura del sistema aviazione civile, sviluppatasi proprio fuori dal codice (si pensi, ad esempio al necessario coordinamento del codice con le norme che hanno istituito l'ENAC).

c) Allineare le norme del codice - profili pubblicistici e privatistici - con quanto previsto dall'ordinamento comunitario ed internazionale, cercando, laddove possibile, di rendere omogeneo lo stesso ordinamento interno con quello internazionale (si pensi, ad esempio, al regime relativo al contratto di trasporto).

d) Riallocare e meglio precisare le competenze (e quindi le responsabilità) degli enti che a vario titolo operano nel contesto aeronautico italiano, anche alla luce dei regolamenti comunitari che hanno portato alla creazione del cielo unico europeo.

e) Stabilire, come chiaro presupposto di riferimento per quanto concerne lo sviluppo tecnico del comparto aeronautico, il rinvio alla normativa tecnica dell'ICAO (Annessi ICAO, *rectius*, Annessi alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale).

A ben vedere, alcuni degli obiettivi sopra delineati si erano già posti molti anni fa, ben prima, quindi, della tragica data dell'8 Ottobre 2001.

Ricordo, al riguardo, che la prima commissione per la revisione organica del codice della navigazione, presieduta dal professor Gabriele Pescatore, istituita nel 1975, nella relazione allo schema del disegno di legge recante la delega al governo per emanare un nuovo codice della navigazione aveva vincolato il legislatore delegato, evidenziando soprattutto «*La necessità di determinare le funzioni proprie dei singoli organi in via normale ed in particolare quelle del direttore di aeroporto, coordinando le competenze specifiche dell'azienda autonoma di assistenza al volo e delle altre amministrazioni ed enti competenti*».

L'accadimento dell'incidente di Linate ha accelerato ed imposto di portare a termine un processo di revisione che, come si è visto, era già stato avviato molto tempo prima, ma che non si era mai concluso per l'inerzia della politica.

2. Novità della riforma e relative perplessità.

Per quanto concerne le novità relative ai profili privatistici - che nell'ottica del passeggero aereo sono certamente quelle più tangibili - mi limito a segnalare la più interessante, cioè l'assoggettamento della disciplina relativa al contratto di trasporto alla medesima normativa, a prescindere che si tratti di trasporto nazionale, infracomunitario o internazionale.

Oggi, infatti, il trasporto aereo nazionale, infracomunitario e internazionale è retto in ogni caso dalla Convenzione di Montreal del 1999, alla quale si è conformato anche il regolamento comunitario 889/2002, che ha modificato il regolamento comunitario 2027/1997.

I lineamenti più interessanti della disciplina posta dalla suddetta Convenzione possono così riassumersi.

a) La responsabilità del vettore aereo in caso di morte o di lesioni è illimitata; per i danni fino a 100.000 diritti speciali di prelievo (DSP) il vettore non può esimersi da responsabilità, mentre, per l'eccedenza, può farlo dando la prova liberatoria di cui all'art. 21, n. 2, della Convenzione in questione (che consiste nel dimostrare che il danno non è dipeso da colpa propria o dei propri ausiliari o che il danno è dipeso unicamente dalla colpa di un terzo).

b) Il vettore deve corrispondere un anticipo di pagamento entro quindici giorni dall'identificazione dell'avente diritto e tale anticipo non può essere inferiore a 16.000 DSP nel caso di morte.

c) La responsabilità del vettore aereo in caso di ritardo è limitata a 4.150 DSP nel trasporto di persone e a 1.000 DSP nel trasporto di bagagli; essa sussiste in via presuntiva, salvo che il vettore dia la prova liberatoria dell'adozione di tutte le misure possibili per evitare il ritardo o dell'impossibilità di adottarle.

d) La responsabilità del vettore aereo in caso di danno al bagaglio di qualunque genere, o di perdita dello stesso, è limitata a 1.000 DSP; per il bagaglio registrato, il vettore risponde anche se è esente da colpa, salvo che fornisca la prova che il danno deriva dalla natura o da un difetto del bagaglio stesso; per il bagaglio non registrato, egli è responsabile se il passeggero dimostra che il danno deriva da colpa del vettore o dei suoi ausiliari.

e) La responsabilità grava tanto sul vettore contrattuale, quanto sul vettore di fatto.

Analogo allineamento della normativa interna con quella internazionale si riscontra anche per quanto concerne il regime relativo ai danni a terzi sulla superficie, per i quali il codice riformato rinvia alla normativa internazionale che, al momento, è rappresentata dalla Convenzione di Roma del 1952.

Per quanto concerne le novità relative ai profili pubblicistici, i punti cardini della riforma sono rappresentati, in estrema sintesi, dagli articoli:

- 687, che individua nell'ENAC l'unica autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile;

- 691 bis, che assegna all'ENAV SpA la fornitura dei servizi della navigazione aerea;

- 705, che individua nel gestore aeroportuale - il quale fa così il suo ingresso ufficiale nel codice della navigazione - il soggetto che, sotto il controllo e la vigilanza dell'ENAC, ha il compito di amministrare e gestire le infrastrutture aeroportuali e di coordinare e controllare le attività dei vari operatori privati presenti nell'aeroporto.

La riforma non ha toccato l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (ANSV), in quanto il codice era già stato modificato in precedenza dal decreto legislativo 25 febbraio 1999, n. 66, nella parte relativa alle inchieste aeronautiche.

Con riferimento all'ENAV SpA, ha lasciato perplessi i giuristi il fatto che sia stato introdotto nel codice della navigazione un rilevante elemento di rigidità, rappresentato dall'attribuzione, appunto con una norma codicistica, dello svolgimento di una attività di carattere pubblicistico (la fornitura dei servizi della navigazione aerea) ad una società per azioni, anche se istituita per legge. Peraltro è stato opportunamente osservato che la suddetta previsione normativa finisce per sminuire l'importanza di quanto previsto dall'art. 7 del regolamento (CE) n. 550/2004, laddove prevede la certificazione dei fornitori dei servizi della navigazione aerea, in quanto l'importanza della certificazione viene fortemente ridimensionata dall'attribuzione, per legge, dell'attività in questione ad un soggetto che pur dovrebbe essere oggetto di quella stessa certificazione.

La riforma si è anche preoccupata di dirimere il problema della movimentazione dei mezzi (in senso lato) nell'area aeroportuale.

In particolare, ai sensi dell'art. 691 bis del codice della navigazione, l'ENAV SpA, sotto la vigilanza dell'ENAC e coordinandosi con il gestore aeroportuale, disciplina e

controlla la movimentazione degli aeromobili, degli altri mezzi e del personale sull'area di manovra e assicura l'ordinato movimento degli aeromobili sui piazzali.

La suddetta norma si pone in posizione di complementarietà rispetto a quella di cui all'art. 705, secondo comma, lett. e), la quale prevede che il gestore aeroportuale, sotto la vigilanza dell'ENAC e coordinandosi con la società ENAV SpA, assicuri l'ordinato movimento degli altri mezzi e del personale sui piazzali al fine di non interferire con l'attività di movimentazione degli aeromobili.

E' interessante rilevare come le norme testé citate, a fronte della diversa attribuzione di competenze, impongano però agli stessi attori strette forme di collaborazione e di coordinamento. In altri termini, il legislatore nazionale, in sede di modifica del codice, pare essersi preoccupato, non solo in questa sede (articoli sopra citati), ma anche in altre, di stabilire strette forme di coordinamento e di collaborazione tra tutti i soggetti aeroportuali, nella convinzione che il coordinamento e la collaborazione contribuiscano in maniera determinante - a prescindere dai rispettivi ruoli - a garantire la sicurezza del volo. Il che è certamente vero, in quanto la sicurezza del volo si garantisce proprio anche attraverso l'instaurarsi di stretti rapporti di collaborazione e coordinamento tra tutti i soggetti che, a vario titolo, contribuiscono al viaggio aereo.

Sul fronte degli Annessi ICAO, l'art. 690, sostanzialmente in linea con quello già vigente in virtù dell'art. 26 della legge n. 166/2002, prevede che al recepimento degli Annessi ICAO (nonché delle disposizioni tecniche attuative contenute nei manuali e negli altri documenti ufficiali collegati con gli Annessi stessi) si provveda in via amministrativa, per le singole materie, anche (e quindi non soltanto, dovendosi salvaguardare, seppur in via residuale, le competenze specifiche settoriali degli altri enti aeronautici, come ad esempio l'ANSV in relazione all'Annesso 13) mediante regolamenti tecnici dell'ENAC. Tale norma, che tiene conto del nuovo sistema organizzatorio dell'aviazione civile italiana, modifica sostanzialmente l'inefficiente sistema individuato in precedenza con la legge 213/1983, rendendo più dinamico il recepimento delle singole disposizioni contenute negli Annessi ICAO, laddove, per la loro natura, possano essere recepite in via amministrativa.

3. Conclusioni.

Anche se molti punti della riforma lasciano perplessi, alcuni obiettivi paiono raggiunti.

a) Per quanto concerne la riforma dei profili privatistici, è apprezzabile l'aver reso omogenea la normativa interna in materia di trasporto aereo e di danni a terzi in superficie con quella internazionale (e comunitaria).

b) Per quanto concerne le modalità di attuazione delle norme contenute negli Annessi ICAO, la valutazione è altrettanto positiva.

c) C'è tuttavia da chiedersi se l'obiettivo che il legislatore si era dato di individuare in maniera precisa le competenze dei vari soggetti (e quindi le responsabilità), evitando sovrapposizioni, sia stato raggiunto. Al riguardo, va detto subito che la ripartizione di compiti tra i vari soggetti coinvolti nel sistema aviazione civile non necessariamente assicura una altrettanto netta distinzione degli ambiti di responsabilità. Ciò deriva proprio da quelle strette forme di collaborazione imposte dal legislatore nazionale alle quali ho fatto riferimento in precedenza.

Il sistema del trasporto aereo è molto complesso e per garantire la sicurezza del volo è necessario – come già detto – uno stretto dialogo tra i vari attori, che necessariamente finisce per riflettersi sull'ampiezza dei rispettivi doveri di agire.

Orbene, nel momento in cui si stabiliscono strette forme di cooperazione tra i vari soggetti che con la rispettiva attività contribuiscono a garantire la sicurezza del volo,

diventa tuttavia difficile, allo stesso tempo, acclarare con certezza le responsabilità nell'accadimento di un evento.

Bisogna, a questo punto, esaminare i pro ed i contro di questa realtà e valutare, al contempo, se gli aspetti positivi finiscano per essere prevalenti su quelli negativi.

Ritengo, in merito, che gli aspetti positivi siano prevalenti, in quanto, sia pure a discapito della certezza delle singole responsabilità, il legislatore nazionale ha individuato, correttamente, nella stretta collaborazione tra tutti i vari soggetti coinvolti nella regolazione, nel controllo e nella gestione del sistema aviazione civile lo strumento principale per fare prevenzione e quindi garantire la sicurezza del volo.

Dr.ssa Anna Marino (moderatrice)

Ringraziamo il segnale di speranza che ci dà il Prof. Bruno Franchi – Presidente dell'ANSV, un segnale confermato dal fatto che comunque si è fatto un tentativo nella direzione della sicurezza e di maggiore coordinamento. Io ricordo ai tempi dell'incidente che c'era un famoso servizio – in quanto giornalista me lo ricordo – un famoso servizio di “Striscia la notizia” in cui c'era questo gioco dello scarica barile tra i vari enti preposti alla sicurezza e loro l'avevano inventato così, c'era un rimpallo di competenze e un rimpallo di responsabilità, la speranza che queste norme abbiano spinto verso una direzione giusta che è l'assunzione di responsabilità di cui parlavamo prima e la concretezza, voi sentito appunto da un operatore del settore, dell'uomo giusto al posto giusto, perché la competenza serve per gestire questa complessità che c'è all'interno del trasporto aereo, che però riesce anche ad analizzare nella sua lucidità che comunque sarà poi il caso concreto che verrà in giudizio, cioè che sarà considerato in giudizio. Quindi anche la capacità di vedere un po' oltre a quello che noi possiamo vedere. Ringraziamo soprattutto della sua presenza e del suo contributo non solo per oggi che è un momento eccezionale, come avrete capito, è un contributo eccezionale, doppiamente eccezionale perché ha appunto delle incombenze familiari, ma eccezionale il ruolo di tutti i giorni, di uomo competente e difensore non solo di quello che è un generale concetto di sicurezza, ma in particolare della sicurezza nei minimi particolari. Avete sentito che parla di norme e di un linguaggio che è necessario per noi conoscere, non possiamo sottrarci tutti quanti dal capire che cos'è un diritto speciale di prelievo. Non possiamo sottrarci, perché comunque è la curiosità umana che deve spingerci e non lasceremo più sole certe persone quando difendono i nostri diritti e quando difendono anche i compiti e i ruoli che hanno le diverse entità che sono preposte alla sicurezza del trasporto aereo. Grazie allora, La lasciamo libero di tornare.

Abbiamo iniziato con un quarto d'ora di ritardo più o meno, vi chiedo di pazientare ancora un quarto d'ora che ce lo dividiamo io e l'Avvocato, magari prenderemo qualcosina di più prima del coffee break e poi anche gli altri relatori dopo il coffee break avranno il loro tempo. Cerchiamo di recuperare questo quarto d'ora, ringrazio la collaborazione di tutti. Sul mio nome non mi sbaglierò, nel senso che a noi in radio chiedono spessissimo di segnarci anche i saluti alla fine del giornale radio e quale sarà l'edizione seguente, perché a forza di essere concentrati uno non si ricorda neanche come deve salutare e qual è l'edizione seguente. Quindi legge il giornale radio in diretta e poi dice: la prossima edizione del giornale radio sarà...

Il mio nome è Anna Marino, io ho scritto insieme all'Avv. Antonio Alessio Boccia un libro che ci permette, che ha permesso a me prima di tutto, ma permetterebbe a tutti di far sentire, come dicevo prima, meno soli gli operatori del settore e le persone che hanno provato sulla propria pelle questa esperienza della sicurezza aerea, perché spiega passo dopo passo, a 360 gradi, di tutto il trasporto aereo. Il titolo è accattivante, si chiama “Signori si vola!” e c'è un sottotitolo che ricorda battute; come “Tutto quello che avreste

voluta sul trasporto aereo e non avete mai osato chiedere”. C'è questo atteggiamento di tutti noi di non voler chiedere.

Il mio intervento è sui poteri e le competenze dell'ENAC. Oggi i relatori hanno fatto un passo verso di noi per farci capire tutto ciò che riguarda il trasporto aereo, noi dobbiamo fare un passo per cercare di capire il trasporto aereo, di entrare in comunicazione.

Vi faccio semplicemente due esempi e poi parleremo dei tre articoli che hanno cambiato l'ENAC e qualcuno ha detto che è diventato un super ENAC nel senso che ha avuto più poteri e Franchi ci ha anche spiegato quali sono i passaggi che ha avuto l'ENAC e quali sono i problemi che ha voluto cambiare questa legge, c'è la mancata comunicazione, il rimpallo di competenze, il fatto che non ci fosse ripartizione dei poteri. È una rivoluzione, avete sentito quanti passaggi dal '75, nel '75 c'erano le prime mosse, nel '42 è stato emanato questo Codice che comprendeva sia la navigazione aerea che quella marittima, nel 2005 è stato cambiato, siamo nel 2006, è solo un anno che è in vigore, quindi pensate alla portata della rivoluzione.

Gli esempi riguardano non solo l'estate di paura di qualche tempo fa, ma anche soltanto questa estate. Questa estate l'ENAC è intervenuto su una serie di casi di disfunzioni, di disorganizzazioni che riguardavano per esempio i momenti di maggiore punta di traffico aereo: cancellazioni – ritardi ecc. –

Per questi fatti l'ENAC ha dei poteri e ha anche dei poteri in più dopo questo Codice, dei poteri di sanzione e che quindi bloccano sul nascere queste disfunzioni e le sanzionano. Poteri che nascono sia dal fatto in se stesso e quindi dalla possibilità di sanzionare queste disfunzioni perché l'ENAC aveva già avvertito che ci sarebbe stato un picco di traffico tra luglio e agosto, però alcune compagnie aeree questo non l'hanno organizzato, per motivi di organico, però ha potere anche di preavvertire che ci sono delle emergenze e poi ha comminato delle sanzioni. Sanzioni che hanno riguardato sia le disfunzioni, ma poi anche la mancata osservanza della carta dei diritti del passeggero, che è sotto la sua stretta sorveglianza. La carta dei diritti del passeggero che è quella che ci riguarda, che è quella che deriva appunto da una recente modifica della normativa europea e che ci permette di dire quando arriviamo in aeroporto e succede che ci cancellano un volo, che noi abbiamo diritto a 250 Euro se la tratta è di tot, sull'unghia, chiedendo appunto il rimborso in contanti anche se ci propongono dei buoni viaggio.

Questi diritti noi li dobbiamo conoscere. L'ENAC ha il suo compito, è diventato più potente, più forte con questa recente normativa, ma spetta anche a noi.

Perché spetta anche a noi? Perché per esempio si faceva un'indagine, nei primi mesi dell'anno c'è stata al primo posto la cancellazione dei voli con 283 casi, 173 di ritardi, 84 dei bagagli, 66 varie ecc.; per ogni negato imbarco, per ogni negata assistenza ai disabili, ai bambini, per ogni cancellazione di volo, l'ENAC può dare una sanzione amministrativa da 10.000 a 50.000 Euro alla compagnia. Oppure ritardi, mancato obbligo di informazione, 2.500 e 10.000 Euro per ogni violazione. Questo deriva anche dal nostro reclamo, 55 telefonate di protesta, 11 reclami... cioè deriva anche dalla nostra assunzione di responsabilità. La carta dei diritti del passeggero è attiva se noi abbiamo una coscienza e tutti hanno la responsabilità di seguirla.

L'ENAC è attivo perché è autorità pubblica, preposta alla regolamentazione e alla sorveglianza del trasporto aereo civile in Italia; è un ente pubblico economico, ha piena autonomia, è soggetto alle direttive del Ministero dei Trasporti e questi poteri ci sono soltanto perché c'è questo art. 687 e altri due articoli che hanno cambiato il Codice di navigazione, ma ci sono anche perché l'ENAC ha un dialogo con le compagnie ed è sollecitato da noi. Dai nostri reclami, dal fatto che ci siano delle segnalazioni, dalla nostra sorveglianza. Questo mio intervento parte dal presupposto che ci sono gli organi, bisogna solo spingere a funzionare, bisogna utilizzare le cose che ci sono.

È vero che c'è sempre la tentazione di promuovere nuove autorità, ma qualsiasi cosa deve avere l'utilità prima di tutto per i passeggeri e per la sicurezza aerea. Quelli che ricordava anche il Professore erano dei compiti come la regolazione tecnica, certificazione, vigilanza dell'aviazione civile – sulla certificazione abbiamo sentito che comunque anche l'ENAC è soggetta ai poteri dell'ICAO che è un'organizzazione internazionale che si basa, pensate, su regole come la Convenzione di Varsavia del 1929 – Montreal 1999, cioè sono regole internazionali che man mano l'ICAO ha voluto implementare e rendere più corpose, più pratiche. Ma quando io per esempio ho studiato diritto aeronautico, esisteva la convenzione di Varsavia e una o due convenzioni di Montreal ed era negli anni '90 e non era più allo stato embrionale il trasporto aereo, non era più come quando è nato nel '42 il Codice di navigazione.

Qui sul nostro libro c'è una serie di punti, ce ne sono tantissimi di compiti. È necessario però che a questi compiti di regolamentazione tecnica, di attenzione alla certificazione e di continua sorveglianza della qualità aeronautica, siano il contrappeso dei soldi, dei fondi. L'ENAC ha dei fondi che nascono da trasferimenti da parte dello Stato, nascono da canoni di concessione degli aeroporti, poi parleranno ovviamente anche altri in merito a questo; tariffe per la prestazione di servizi, sanzioni erogate, le sanzioni di cui parlavamo questa estate, ma in ogni caso è necessario che ci siano sempre dei fondi, affinché questi compiti abbiano una base per poter essere esercitati.

Poi ci sono altre due piccole norme, la 688 e la 689, che riguardano idrovolanti, ma noi sappiamo che in Italia ci sono mille punti volo, c'è un'enormità, non esistono solo gli hub principali, cioè Milano e Roma, quindi la sorveglianza è capillare, deve essere capillare e la seconda cosa riguarda la vigilanza sulla navigazione e sul traffico nazionale all'estero. In tal caso comunque c'è l'autorità consolare italiana all'estero che è preposta a questo, quindi anche se per la navigazione aerea l'ENAC ha una grandissima autorità e non c'è più un'incertezza, comunque poi bisogna verificare sul campo.

Io volevo limitarmi e mi sono limitata, perché è necessario dare pochi concetti e trasferirne pochi sempre. Ricordatevi che il trasporto aereo ha un linguaggio, come avete sentito dal Professore, che va rispettato, che è quello del diritto, quello delle regole, ma a noi spetta capirlo molto bene. A noi spetta capire che cosa ci è dovuto, cioè tradurre. Noi abbiamo masticato, tradotto e divulgato come operatori certe norme che hanno messo in difficoltà anche perché praticamente non c'è solo il Codice di navigazione, ci sono fogli e fogli e documenti che vanno raccolti tutti insieme e poi razionalizzati, perché l'Italia è il Paese delle leggi e non solo l'Italia, ma ci sono anche quelle internazionali.

Per cui la cosa più importante che vi inviterei a fare è assumere anche voi il compito di monitorare che siano rispettate le regole e la cosa migliore è conoscerle, ed è per questo che esistono questi punti di ritrovo in cui noi perpetuiamo il concetto della navigazione aerea. Va ancora fatto molto, certamente questo è un passo rivoluzionario la trasformazione di questa legge, ma sono gli operatori che spingono, come Paolo Pettinaroli, come ovviamente il Presidente dell'ANSV, che spingono verso un miglioramento delle leggi, perché le leggi vengono fatte per i cittadini e non viceversa. Adesso lascio la parola ad Antonio Alessio Boccia e vi ringrazio dell'ascolto. Grazie.

Avv. Antonio Alessio Boccia (Foro di Milano)

Grazie mille, il mio intervento sarà abbastanza breve ed è dedicato al tema dell'inquinamento acustico che costituisce una novità nel Codice di navigazione aerea, perché prima ovviamente era una tematica completamente assente.

Anche se poi nel Codice c'è un solo articolo che parla di inquinamento acustico ed è molto limitato, perché praticamente impone ai Comuni interessati alla costruzione o all'ampliamento degli aeroporti, e di riflesso alle regioni, in tutte le volte che devono fare

nuovi piani regolatori o varianti in materia, il rispetto della normativa sull'inquinamento acustico. Il Codice termina qui, non dice nient'altro.

La legislazione invece va trovata altrove ed è essenzialmente nella legge-quadro sull'inquinamento acustico, che risale al 1995, la quale cosa ha imposto? Ha imposto una documentazione molto importante per tutti i soggetti che intendono costruire nuovi aeroporti o ampliare quelli esistenti. Sapete che c'è un Regolamento ENAC molto complesso il quale dice che, per costruire gli aeroporti bisogna fare studi in continuazione, ad esempio cinque anni di studi sui venti della zona. Oltre a questo ci vuole anche una documentazione sull'inquinamento acustico, quindi rilevazioni continue, sulle cosiddette curve isofoniche, insomma una serie di amenità di questo genere.

Questa è una norma che per due anni non ha avuto sostanzialmente un'applicazione perché non è stata attuata con il classico Decreto Ministeriale .

Il Decreto Ministeriale è arrivato due anni dopo, nell'ottobre del '97 e ha individuato la cosiddetta metodologia del rumore aeroportuale. Praticamente di che cosa si tratta?

Si tratta di suddividere le zone limitrofe a ciascun aeroporto in tre zone, la zona A, quella diciamo più lontana al sedime aeroportuale, la zona B quella intermedia e la zona C è quella proprio dove praticamente l'aeroporto ha la sua sede. In queste zone sono previsti dei limiti di decibel, cioè dei limiti dell'unità di misura del rumore, limiti che non possono essere superati, altrimenti la stessa norma attribuisce una serie di poteri molto ampi anche ai sindaci, quali ad esempio di emanare anche delle ordinanze urgenti per limitare l'inquinamento acustico.

Io ho fatto uno studio riguardante il sistema aeroportuale milanese, quello che ci interessa da vicino, e quindi ho controllato i dati sia di Linate che di Malpensa che di Orio al Serio e sono venuti fuori dei risultati abbastanza interessanti, in quanto il limite massimo dei 75 decibel previsto per la zona C, a Linate non è mai stato superato, però si è sempre superato il limite dei 73 (quindi ci si è andati molto vicini) e non si è mai scesi sotto i 62. Tenete conto che in tutte le zone al di fuori della A – B e C il limite massimo è 60, quindi Linate è sempre fuori norma. Molto meglio le cose su Malpensa, in quanto non si è mai superato il limite dei 75, il livello più alto rilevato è 62,6 e ci sono parecchie centraline in Comuni limitrofi che stanno sotto i 60. Quindi Malpensa è sicuramente molto più in regola di Linate.

Buona anche la situazione di Orio al Serio, dove siamo lontanissimi dai 75, il massimo è 62,9, quindi un po' di più di Malpensa ed è addirittura interessante la rilevazione sulla Città di Bergamo, vicinissima all'aeroporto, che attesta i valori al 55,8, costituendo quindi un'ottima situazione, che incoraggia lo sviluppo di questo aeroporto.

Importante è anche la Direttiva della Comunità Europea n. 2002/30 che è stata attuata in Italia con il Decreto Legislativo n. 13 del 2005.

Questo provvedimento sulla carta è molto forte, perché praticamente è quello che può abilitare l'ENAC, previa una serie di consultazioni con un Comitato tecnico, a imporre limiti operativi all'utilizzo di determinati aeroporti.

In prima applicazione gli aeroporti interessati da questa normativa sono 7, sono Bologna, Catania, Milano-Malpensa , Milano-Linate, Napoli, Roma Fiumicino e Venezia.

Però se ci saranno degli aumenti di traffico in altri aeroporti, l'ENAC in base a quello che impone la Direttiva, potrà anche estendere a questi ultimi la normativa in questione.

In poche parole, questa normativa dice che se si supera il limite acustico prefissato dalla Legge 447 del '95, si possono adottare delle misure molto drastiche. Innanzitutto misure mirate al contenimento dell'inquinamento acustico. Faccio alcuni esempi. La costruzione di barriere antirumore non è fondamentale come per le ferrovie e per le autostrade, però, per quanto riguarda il rumore degli aerei a terra in fase di rullaggio, può essere utile. Poi ovviamente l'imposizione di stringenti rotte di decollo e di atterraggio,

l'adozione di gradienti minimi di salita, cioè di salita di decollo bene determinati, seppur compatibili con i diversi tipi di aeromobile.

Se nonostante queste misure non si scende sotto i limiti massimi, l'ENAC può arrivare anche a limitare, ridurre o vietare l'accesso a veicoli, per esempio a tutti i velivoli a reazione o ad alcuni modelli, come per esempio gli MD 80 che ormai sono al tramonto dopo carriere gloriose, oppure alla limitazione di accensione del motore ausiliario, il cosiddetto motore che sta nella coda dell'aereo che non vede mai nessuno (però se sono accesi contemporaneamente tutti i motori ausiliari di una pluralità di aerei, l'inquinamento acustico è pazzesco).

Tanto è vero che Richard Branson, il patron della Virgin, ha fatto la proposta di trainare gli aerei non soltanto nella fase di uscita dal finger o dal terminal, ma portarli addirittura in testata pista coi trattori in maniera tale che il motore ausiliario venga tenuto acceso solo per pochissimi minuti con ovvio abbassamento dell'inquinamento acustico.

Vediamo per chiudere quelli che sono gli aeroporti che sono più a rischio di riduzione o di limitazione traffico, cioè Roma Ciampino e Milano Linate.

Roma Ciampino è stato il primo aeroporto di Roma fino al gennaio 1961, data a partire dalla quale ha avuto, in coincidenza con l'apertura di Fiumicino, un lungo declino in termini di voli e numero di passeggeri, limitandosi all'attività charter, peraltro non numerosa, ai voli militari e quelli di stato.

Però a partire dagli ultimissimi anni, cioè dal 2000 grosso modo, l'aeroporto di Ciampino sta vivendo una seconda giovinezza, perché è stato riscoperto dalle principali compagnie aeree low cost - Ryanair e EasyJet per prime - che lo utilizzano come base per parecchi voli "point to point", circostanza che ha comportato un incremento del traffico passeggeri con aumenti del 60% da un anno all'altro!

Milano Linate ha una situazione un po' diversa perché fino all'ottobre '98 era lo scalo principale di Milano con un numero di passeggeri che superava tranquillamente i 16 milioni anno per anno.

A partire da tale data, con l'apertura del Terminal Uno di Malpensa e con l'adozione del Decreto Burlando e la ripartizione diversa del traffico tra i due aeroporti, il traffico di Linate è crollato e si è più che dimezzato.

Però questa cosa è durata pochissimi anni, perché già dal 2001, dopo che nel 2000 il Ministro Bersani aveva cambiato il Decreto Burlando e aveva praticamente consentito un maggior utilizzo di Linate, il numero del traffico passeggeri annuo di Linate è ripreso e siamo oggi oltre i 9 milioni l'anno (e tende a salire ulteriormente).

In comune, praticamente, Linate e Ciampino hanno un elemento fondamentale:

sono entrambi a ridosso di zone fortemente urbanizzate e quindi le lamentele degli abitanti dei Comuni vicini sono continue, sia a Linate che a Ciampino.

Che prospettive ci sono per questi aeroporti?

Sostanzialmente io la penso in questo modo, ma non sono il solo a pensarla così: dovranno essere entrambi interessati da una sensibile riduzione del traffico aereo. Questo perché ci sono anche delle ragioni che vanno al di là dell'inquinamento acustico.

Concludo con le notizie più recenti sugli aeroporti.

Per Roma-Ciampino è stato costituito un tavolo tecnico presso l'ENAC che a sua volta ha creato tre gruppi di lavoro che dovrebbero stendere un rapporto sul problema dell'inquinamento acustico la fine del mese di novembre. Quindi la prossima settimana dovrebbe essere emessa questa relazione.

Sostanzialmente si tratta di una trattativa tra ENAC - Aeroporti di Roma - Comuni limitrofi - Ryanair e Easy Jet, per un progressivo trasferimento dei voli low cost da Ciampino a Fiumicino mediante la costruzione di un terminal ad hoc. In questo modo, se fosse attuata questa misura, il traffico su Ciampino scenderebbe del 70% rispetto ai valori di oggi.

Le ultime dichiarazioni di Michael O'Leary - che è l'Amministratore Delegato e fondatore di Ryanair - sono, però, molto bellicose sul punto.

Per Milano Linate la situazione è più complessa perché si intreccia con problemi inerenti la sicurezza dello scalo in sé per sé (perché ad esempio manca la cosiddetta RESA, cioè la via di fuga nella testata pista di decollo 36 destra - cioè quella che assorbe i decolli in direzione nord, che sono il 98% del traffico) e poi soprattutto con il tema dello sviluppo di Malpensa connesso alla cronica crisi di Alitalia.

Con ogni probabilità si potrebbe arrivare a una eliminazione totale dei voli commerciali internazionali, anche perché idonei a sviare clientela sui concorrenti aeroporti hub all'estero e in questo caso allora il traffico scenderebbe del 30% rispetto a quello attuale e si limiterebbe l'operatività dello scalo ai soli voli nazionali, oltre che all'aviazione generale e all'aviazione d'affari che sta avendo un discreto e sensibile incremento di traffico. Ho concluso.

Dr.ssa Anna Marino (moderatrice)

Ringraziamo ovviamente Antonio Alessio Boccia che avete capito ha aiutato anche un po' a rendere interessante, come è stato interessante anche per noi scrivere questo libro, è interessante questo mondo perché non è soltanto un mondo fatto di regole, è interessante e ci interessa molto da vicino e soprattutto anche l'inquinamento acustico si intreccia con le questioni della sicurezza come avete sentito e noi ringraziamo ancora una volta il Comune Seregno che ci ha dato la possibilità di poterne parlare, divulgare questa cosa, perché il compito che ci siamo proposti anche insieme all'Avv. Antonio Alessio Boccia è quello di divulgare, ed è una nuova frontiera anche per l'editore che ci ha voluto ascoltare, perché non è facile comunque; ci sono le pubblicazioni di settore e quindi la divulgazione. C'è un caso letterario che si intitola "Chiedetelo al pilota", che uno che ha scritto su tutte le paure di volare, che ha spiegato e l'ha messa anche un po' sull'ironico. Noi vogliamo farla ritornare sulla serietà e sull'interesse, ed è per questo che noi siamo molto contenti che voi siete qua oggi. Dopo continuano i lavori, ci sono altri due relatori il cui contributo è molto importante. Intanto ci prendiamo un momento, perché è importante anche rilassarci un po', poi riprendiamo i nostri lavori. Grazie a tutti e tra poco, mi raccomando, siate qua.

Seconda parte

Moderatrice Dr.ssa Anna Marino

Iniziamo a riprendere il filo della sicurezza, abbiamo prima di tutto due cose da fare, una è leggere il messaggio del Comandante Renzo Dentesano, ed è un compito che si è assunto, magari poi lo faremo anche di seguito, si è assunto un nostro amico e sarà pubblicato anche sul sito Internet, ricordatevi che tutti gli atti di oggi verranno poi pubblicati sul sito internet, sia su quello del Comitato 8 ottobre che su quello del Comune di Seregno.

Però abbiamo il Presidente di ASTRA, Bruno Salvi, che ovviamente riprenderà insieme a noi le fila del discorso della normativa della sicurezza. Quindi l'importante contributo che vogliamo chiedere ovviamente al Presidente di Astra è proprio questo, di darci il suo punto di vista sull'argomento che stiamo un po' sviscerando oggi, sicurezza ma in relazione anche alle leggi che abbiamo.

Ing. Bruno Salvi (Presidente di ASTRA)

Grazie. Gentili signore e cari amici, io ho accolto con entusiasmo questa azione promossa dal Comitato 8 ottobre che riguarda un tema che ci tocca tutti da vicino e ringrazio il Sindaco Mariani che si è fatto poi interprete di queste esigenze con la promozione di questo convegno.

Chiarisco subito che c'è un nome, Comandante Dentesano, che è un membro di Astra, iscritto a parlare, era stato delegato da me ovviamente, poi per una indisposizione ho ritenuto di abbandonare gli altri impegni che mi avevano fatto delegare Dentesano a Roma e venire qui, perché ho ritenuto che questo fosse un momento importantissimo perché si svolge proprio nella sede dove maggiormente si è sentito questo incidente, che è stato il più grosso incidente dell'aviazione civile commerciale nei 60 anni di vita dell'aviazione civile italiana.

Permettetemi di essere un pò incazzato, io rubo questa espressione ad Alberto Sordi che l'ha usata nel film Il Marchese del Grillo, però non è che la dico io, mi è stata attribuita da un Senatore della Repubblica, il Senatore Massimo Molazza della Commissione Trasporti di precedenti legislature, che ha lasciato un libro che però non ha avuto molta diffusione perché era un libro di forti critiche al sistema. In questo libro c'è anche un capitolo: "Il fronte dell'aeroporto" e si parla dell'allora Capo Servizio Aeroporti, che ero io, lo sono stato per 16 anni, e delle lotte fatte contro un potere forte che sono i gestori aeroportuali, che vedono l'aeroporto come un punto di interesse economico.

Quindi è l'aspetto commerciale che impegna tutti e l'aspetto operativo è una cosa trascurabile per chi gestisce negozi e attività commerciali e dice pure questo libro come i poteri forti prevalgono su un dirigente dello stato fino al punto di farlo cacciar via. Io sono stato cacciato via tre volte, per tre volte sono rientrato. Poi alla fine me ne sono andato perché non ce la facevo più.

Detto questo, io sostituendo in effetti Dentesano ho la fortuna di non avere preparato alcun intervento, perché ritengo che queste cose vanno dette a braccio, per dire quello che si pensa senza sotterfugi e senza sfumature, perché lo scritto va purgato nelle parole perché scripta manent, invece le parole si possono pure registrare, autorizzo tutti a registrarle, però nascono dall'entusiasmo e dalla passione per avere passato 40 anni di vita nell'aviazione civile a fare battaglie che purtroppo vedono soltanto degenerare un sistema.

Vi dico subito per inciso che non sto parlando, lo dico sempre perché è bene chiarirlo, non sto parlando di mancanza di sicurezza del sistema, la mancanza di sicurezza ASTRA la vede nel trasporto stradale, dove non c'è nessun binomio di fattore umano e tecnologia che salvi dall'incidente. La vede perché tutto quello che si fa nel settore stradale serve a limitare i danni ma non a prevenire l'incidente, guarda airbag, cinture di sicurezza, quando oggi ci sono tecnologie avanzate che permettono a una macchina di rallentare automaticamente se davanti c'è un'altra macchina, per evitare il tamponamento.

Nell'aviazione civile grazie al cielo questi fenomeni non sono sfruttati in Italia, dove siamo molto superficiali, sono studiati in ambito internazionale, la sua sede è Montreal, è L'ICAO e quindi i passi avanzati del rapporto fattore umano e tecnologica chiaramente sono molto, ma molto più sentiti.

Dico subito, per non tradire quello che ho detto, che voglio essere chiaro, che questa norma di riforma del Codice è un capolavoro di incapacità dal punto di vista procedurale e di contenuto. Procedurale perché in tutte le scuole italiane, dai minimi ai massimi gradi, si insegna che un decreto legge serve per sanare un fatto imprevisto e imprevedibile che avviene e bisogna fare intervenire il Governo per dare una mano a chi è stato colpito dal fatto. Qui non il caso dell'aviazione civile e del Codice della navigazione; il Codice, come ha detto Franchi, è stato emanato nel '42. Lui ha ricordato gli studi di riforma del '75, ma non è così perché nascono prima. È nel '48 che il Ministro Guardasigilli Grassi fece il

primo studio per riformare un Codice che era già vecchio. È nel '56 che il Ministro Guardasigilli Moro nominò, e questo è importante quello che sto dicendo, una Commissione presieduta dal Presidente della Corte di Cassazione dell'epoca, Dott. Filippo Pasquera e che era composta da eminenti giuristi padri del diritto che in quell'epoca hanno previsto quello che poi puntualmente si è verificato. Tra questi cito soltanto Enrico Carboni, Francesco Maria Dominedò, Torquato Giannini, Antonio Lefebvre D'Ovidio, Gabriele Pescatore e Aldo Sandulli.

E nel 1961 il Ministro Guardasigilli Gonella pubblicò questa relazione dove si faceva la critica approfondita e violenta sul vecchio Codice, ultimo atto dell'era fascista, per poterlo riformare. Io posso capire che il legislatore non conosca la storia, perché se è giovane, è nato ieri, può darsi non se la sia studiata, ma posso capire come fa l'organo governativo a non leggere atti scritti presentati dall'associazione il 23 febbraio 2005 al Presidente del Consiglio dei Ministri, al Ministro delle Infrastrutture, Piero Lunardi, al Ministro di Grazia e Giustizia Roberto Castelli, al Vice Ministro dei Trasporti Mario Tassone, al Presidente della Commissione Trasporti della Camera... dei Trasporti e della Giustizia perché un Codice è competenza *anche* del Ministro di Grazia e Giustizia, ricordiamolo, infatti i precedenti studi li fece il Ministro Guardasigilli e non il Ministro dei Trasporti che non sappiamo chi sia.

Tutto questo è stato ignorato e in una stanza, senza nominare una Commissione che non si sa nemmeno per lasciare alla storia dei nostri nipoti, che potrebbero leggere chi ha fatto il Codice, non si sa chi l'ha fatto, perché l'ha fatto un Segretario di un Sottosegretario, non è che c'è una Commissione istituita che assume la responsabilità degli atti che produce! È stato prodotto e poi non capisco chi l'ha approvato, perché che l'Opposizione fosse contraria mi sembra normale perché è il suo ruolo, è contraria pure quando le cose sono fatte bene, figuriamoci qui! Ma tutti i Parlamentari che singolarmente abbiamo ascoltato della Maggioranza hanno detto: Bruno, piantala con queste cose! L'ho capito, hai ragione, ma io mi devo turare il naso e debbo approvare.

Benissimo! Allora noi trasformiamo un incidente che è lo stimolo per fare una norma per evitare che questo si ripeta, questo è lo spirito della norma, per turarsi il naso e approvare quella cosa che non serve. La storia è veramente grave perché dopo l'incidente l'iniziativa della riforma del Codice è di natura parlamentare, perché è stato il Presidente della Commissione Trasporti Romani che prese l'iniziativa, non è il Governo che garantisce ai cittadini la sicurezza, è il Parlamento. Il Parlamento penso che sia quello che deve verificare gli atti del Governo, emendarli, approvarli, modificarli... no, è il Parlamento! E abbiamo fatto tre anni di audizioni sterili, con le audizioni di persone, io leggevo... allora ero il Capo Dipartimento dell'aviazione civile, leggevo gli atti parlamentari e inorridivo perché si stava svolgendo nella Commissione Trasporti della Camera il gioco dello scaricabarile; era evidente che si svolgesse perché c'era un'inchiesta penale in atto e allora ognuno diceva: non è compito mio, è compito di quell'altro... non è compito di quell'altro, è compito di quell'altro ancora... e chiesi ufficialmente al Ministro Lunardi: desidero come Capo Dipartimento, dopo essere stato per 16 anni Capo del Servizio Aeroporti, di intervenire per dare la versione reale di questi fatti.

Ma dovevo dire qualcosa di importante che forse qualcuno ha voluto che non fosse detta, dovevo dire che il 1998 il Servizio Aeroporti da me diretto aveva fatto un'ispezione a Linate, mandando il migliore ingegnere che avevo nel mio servizio e alla fine di questa ispezione avevo chiesto al direttore generale di chiudere alcuni settori dell'aeroporto di Linate. Il riferimento all'ATA era abbastanza evidente, perché dissi che c'erano due aeroporti, l'aeroporto di Linate che rispetta la normativa ICAO, altri settori non la rispettano. Senza citare il nome per evitare ripercussioni di natura commerciale. Ma aveva fatto di più perché nel 1999 aveva fatto un'ispezione sull'assistenza al volo in Italia, su tutti i sistemi di assistenza al volo e per gli aeroporti milanesi aveva dichiarato: non si può

operare sugli aeroporti di Milano, Linate e Malpensa, sottoposti a condizione di scarsa visibilità, senza l'ausilio di un set di management system, quello che in genere si chiama radar di terra, che è un'altra cosa, perché si può fare un sistema anche senza radar di terra, però ci vuole un sistema che protegga i velivoli che camminano durante la nebbia, perché possono scontrarsi, per evitare collisione dei velivoli al suolo.

A me è dispiaciuto il fatto che questi documenti che dovevano servire a evitare incidenti aerei, siano serviti a un magistrato per colpire i responsabili, perché gli atti sono stati sequestrati e la dottoressa Celestina Gravina se li è letti, mi ha chiamato per dirmi: ingegnere, io pensavo che ci fosse colpa grave, ma qui c'è il dolo, perché lei aveva detto due anni prima che stava per venire un incidente! Questo dispiace perché non è che gli atti fatti da un dirigente dello Stato servono per colpire qualcuno, servono per prevenire quello che potrebbe avvenire.

Come vedete la critica al sistema è violenta, perché stiamo andando ogni giorno più verso non l'insicurezza, ma verso l'erosione dei margini di sicurezza del trasporto aereo. Grazie al cielo il trasporto aereo è progettato e diretto con margini di sicurezza elevatissimi, quindi se aumentiamo un po' il carico non è che crolla la struttura, però a forza di procedere con questi sistemi, di colpire chi denuncia fatti e proteggere chi li commette, di mantenere inalterato un sistema che sta sempre più degenerando, arriveremo a una struttura che chiaramente non sarà in grado più di sopportare il peso.

Entriamo nel merito. Non è vero che questa riforma del Codice non è servita a niente, è servita, è servita per sanare alcuni aspetti commerciali gravissimi, che per legge sono stati sanati. Ci sono decine e decine di atti che dicono che per dare una gestione aeroportuale bisogna individuare il soggetto sotto il profilo della capacità aeronautica, non sotto il profilo dell'economia, perché l'economia e la sicurezza sono tra di loro un po' in contrasto. Questo dibattito era aperto e il Codice va sanato. Se noi vediamo un articolo del Codice, c'è scritto che la concessione di gestione totale di un aeroporto, perché in Italia erano tutte gestioni parziali, cioè in gestione era l'aerostazione, ma le piste, gli impianti erano dell'Amministrazione centrale, meno 5 o 6 aeroporti tra cui Linate, Malpensa, Roma, Genova, Venezia, Torino, ma gli altri erano tutti... si dà in concessione per quarant'anni con certe procedure, previa selezione con gara di evidenza pubblica. Quando ho letto, ho detto: finalmente l'hanno capita! Ho scritto volumi, hanno capito che bisogna fare la gara di evidenza pubblica. Bisogna invitare soggetti ad alto livello aeronautico, come stanno a Parigi, a Francoforte, ad Amsterdam, da tutte le parti e quindi finalmente risolviamo.

E se mi fossi accontentato di leggere questo articolo, mi sarei sentito soddisfatto. Ma dopo il 704, non c'è il 705 che revoca il 704, la stessa legge che revoca un articolo precedente, perché se ne sarebbero accorti tutti. No... c'è il 716, inquinamento acustico. E il Prof. Boccia quando ha parlato di inquinamento acustico, dice si fa menzione dell'inquinamento acustico. Ma io sono convinto che non si fa menzione per risolvere il problema dell'inquinamento acustico che ancora disturba gli abitanti di Reggio Calabria, di Napoli, di Ciampino, e così via... noooo! Perché dentro a questo articolo che nessuno può assegnare a una gestione aeroportuale, perché la gestione aeroportuale non inquina, c'è il comma 2 che è più lungo dell'1, che dice: le norme di cui all'art. 704, cioè quello che ho letto prima con la gara, non si applica a tutte le società che hanno fatto domanda per avere la gestione totale. E siccome tra il decreto legge e il decreto legislativo sono passati 4 anni, tutti lo sapevano e hanno fatto tutti la domanda.

Quindi non esiste aeroporto dove sarà affidata la gestione con gara di evidenza pubblica, perché l'art. 704 istituisce la gara pubblica e il 716, dell'inquinamento acustico, revoca l'articolo precedente e glieli ridà a tutti così come sono. E sono e erano, oggi la legge li ha sanati, per carità, erano tutti gestori inseriti senza alcun atto amministrativo! Il

gestore degli aeroporti pugliesi non aveva né una convenzione, né niente; si è inserito attraverso una società pugliese e adesso si trova gestore di tre aeroporti attraverso la legge dello Stato. Questi sono fatti molto, ma molto gravi.

C'è di più, la legge di cui stiamo parlando trasforma le funzioni che dovevano essere attribuite in finzioni! Quando si dice e lo dice qui, che l'organo regolatore del sistema, compresa l'assistenza al volo, è l'ENAC, dice una cosa impossibile. Io ho vissuto nel contenitore ex ENAC, perché allora si chiamava Direzione Generale dell'Aviazione Civile, Civilavia è in termini telegrafici, e la conosco, ci ho vissuto per 40 anni! Non esiste una persona che conosca il problema dell'assistenza al volo, perché l'assistenza al volo in Italia, mettiamocelo in testa, fin al 1982 è stata gestita dall'aeronautica Militare, Ispettorato Telecomunicazioni Assistenza al volo. Con la legge istitutiva dell'AAAVTAG, la famosa storia dei controllori, il Presidente della Repubblica che convoca tutti, che fece... è stata istituita l'Azienda di assistenza al volo, quindi l'aeronautica ha trasferito le sue competenze all'Azienda che adesso si chiama ENAV S.p.A. e quando mai è passata dentro la Civilavia? Mai! Io ci sono stato, ero Capo del Servizio Aeroporti, c'era il Capo del Servizio Navigazione che faceva soltanto i brevetti. I brevetti erano rimasti all'Amministrazione, ma l'assistenza al volo mai e poi mai.

E come fa una legge a dargli le competenze di regolatore se non c'è un soggetto che è capace di?... Noi abbiamo scritto documenti mandati alle Commissioni Trasporti Camera, Senato, ma signori, ma vi volete mettere almeno una struttura, volete fare qualcosa perché la funzione che state assegnando non si trasformi in una finzione? Così è avvenuto. Oggi la situazione è quella di prima, l'ENAC non può... ma non perché... per colpa sua, proprio non può, perché se io la potevo dare questa funzione all'ENEL, stessa cosa. L'ENEL è un grande ente, è bravo, accende le lampadine, tutto quello che volete, ma non può gestire l'assistenza al volo, non l'ha mai gestita.

Ma ce ne è un'altra di finzione ancora più grave, prima l'elemento regolatore del Governo, organo dello Stato che deve garantire il rispetto di un principio costituzionale, perché la mobilità, la salute e tant'altro sta nella nostra Costituzione, non sta nel bollettino di qualche ente privato. L'organo era il direttore dell'aeroporto. È vero che nelle audizioni di cui ho parlato prima è apparso che questo povero direttore dell'aeroporto, ma indubbiamente, che si trovava inserito in una inchiesta giudiziaria, ha perso il lume della ragione, ha detto cose in Consiglio che non avevano nessun senso; io leggevo, dico: poveraccio, lo conosco naturalmente, ma questo non può rispondere a una Commissione che tutti lo attaccano. È vero e ha fatto apparire che lui non conosceva nemmeno quali erano le sue funzioni! Per carità, si legge negli atti parlamentari! Ma che significa? Noi perché uno dimostra che non conosce le funzioni leviamo le istituzioni? E allora se domani la Commissione del Ministero dell'Interno chiede a 3 o 4 poliziotti quali sono le funzioni, questi non capiscono, dicono: non lo so, leviamo la Polizia dello Stato?

Ma voi dovete dare una struttura al direttore dell'aeroporto adeguata per svolgere le funzioni, no che togliete la funzione, e a chi la dai la funzione? Alla società di gestione? Qui stiamo nell'inverosimile, in nessun paese europeo e del mondo si pone la sicurezza nelle mani di un operatore privato. E c'è scritto che la società di gestione, fatti gli accertamenti sull'operatività dell'aeroporto, comunica agli enti istituzionali pubblici ENAV ed ENAC la situazione per consentire di emanare gli atti per ridurre le attività aeroportuali fino alla chiusura. Ma siamo nella pazzia! Un gestore che dall'aereo che arriva trae i suoi benefici economici, perché sono gli aerei che pagano tasse d'approdo, tasse partenza, tasse d'imbarco, tutte tasse, adesso va a vedere, ammesso che lo possa fare, gli dice: chiudi così io non incasso più una lira! Lo comunicherà se sulla pista si apre una voragine, per carità, ma non serve gestore, lo vede chiunque che passa vicino alla pista.

Questo è scritto nel Codice della navigazione. E ve lo immaginate voi questi gestori che non hanno dato mai un centesimo di attenzione agli aspetti operativi, che su tutti gli

aeroporti italiani costituiscono nuclei specializzati ad altissimo livello professionale, che costano adeguate risorse ovviamente, per andare a controllare quello che fanno gli enti dello Stato, cioè ENAV ed ENAC e comunicare le cose che non vanno! Siamo sicuramente in una situazione che è *inammissibile*!

Potrebbe farlo il Parlamento; quando io ho preso posizioni durissime su queste cose, mi hanno detto: ma non sai che in tutti gli altri paesi si fa così? No signori, stiamo attenti a fare i paragoni, perché negli altri paesi si fa così, perché l'aeroporto di Parigi, l'ADP, è lo stato ed è giusto che lo stato controlli la situazione dell'aeroporto. ADP non è una società pubblica; l'aeroporto di Francoforte non è una società privata, è una società pubblica; c'è il governo, c'è il rappresentante del Ministro dei Trasporti in Consiglio d'Amministrazione; la società di Francoforte è una società pubblica che ha dentro la Regione che lì si chiama il Land, che governa l'aeroporto, perché non si può privatizzare una struttura aeroportuale che è il nucleo portante del trasporto aereo, soprattutto quando si tratta di aeroporto nodale, cosiddetto hub, perché se la società di gestione privata fallisce e per il Codice civile può pure fallire, è fallita la Parmalat, la Cirio, sappiamo che succede, che fai, blocchi il trasporto aereo?

L'Italia è l'unico paese di tutta l'Europa che ha l'aeroporto nodale gestito dai privati; in questo momento è Fiumicino, tra poco ci saranno gli altri. Io non so i programmi della SEA, spero che se privatizza, privatizzi almeno con i criteri degli altri sistemi, mantenendo il controllo della gestione e con una gold share riesca a controllare il Consiglio d'Amministrazione, quali sono i programmi di sviluppo degli aeroporti milanesi, perché a Fiumicino la gestione al 100% è privata e una S.p.A. privata risponde alle norme del Codice civile, non risponde al Ministro dei Trasporti. Io, Capo Dipartimento, che scrivevo lettere su certe delibere, dicevano: questa è stata presa all'unanimità. Per forza, erano tutti interessati a prenderla, io che c'entro!

Questa è la verità che si sta.... Stiamo attenti a fare dei paragoni con altri sistemi, perché i paragoni non tornano, perché non sono identiche le condizioni su cui si basa poi la decisione che si sta assumendo. In Europa gli aeroporti sono gestiti dallo stato; ci sono partecipazioni private, per carità, ma sono di minoranza e nell'attribuzione delle funzioni alla parte di minoranza si danno quelle attività che sono proprie di un privato: sviluppo di attività commerciali, promozione di azioni e di rapporti con gli altri aeroporti, quello che volete, ma gli elementi fondamentali che riguardano l'uso e la gestione di un aeroporto non sono stati mai dati a nessuno. Questo vale per la Spagna, questo vale per la Germania, questo vale per la Scandinavia, questo vale per tutti, ripeto tutti i paesi europei.

Se volessimo affrontare tutto il Codice della navigazione così come ho affrontato questi pochi articoli, ci sarebbe veramente da chiedere un immediato intervento per poterlo revocare. ASTRA ha avuto la fortuna recentemente, prima delle elezioni, prima delle elezioni tutti ti ascoltano, dopo le elezioni non ti ascolta più nessuno, di essere ricevuta dall'Ufficio dell'attuale Presidente del Consiglio, per fornire le sue osservazioni su quello che era l'aspetto legislativo. Abbiamo trovato ascoltatori attentissimi, hanno preso tutti i documenti, io ho scritto un libro sulle gestioni aeroportuali che per me deve essere trasferito subito alla Procura della Corte dei conti per i danni erariali, perché sono quello c'è da leggere là sopra. Fino adesso poi il Governo si è insediato, ha cominciato l'azione legislativa, nessuno si è fatto vivo e penso che sia l'andazzo normale che si verifica, non è un caso isolato.

L'aspetto commerciale delle gestioni aeroportuali ha penalizzato lo stato in una maniera indicibile. I nostri aeroporti hanno un valore oggi... dichiarati al Ministro dei Trasporti dell'epoca, a tutti i Ministri che si sono succeduti, perché io appena arrivava gli facevo sapere le stesse cose, nessuno mi chiamava e sono rimaste tutte lì... di circa 8.000 miliardi di vecchie lire, se affidati con gara pubblica, pagando le quote pubbliche da parte del privato e riversando questo introito sull'aeroporto. Con 8.000 miliardi avevo fatto un

programma che noi avremmo fatto i migliori aeroporti d'Europa, senza spendere una lira dei soldi pubblici. Poi se agli attuali gestori che sono tutte organizzazioni locali, Camere di commercio, consorzi dei trasporti, tutte cose stranissime, volete dare una buona uscita, dategliela, tanto questi non hanno speso mai una lira; naturalmente in questo studio io avevo escluso solo gli aeroporti a gestione totale, perché gli aeroporti a gestione totale sono stati affidati con legge dello stato, quindi io non posso come dirigente modificare le leggi dello stato, quindi escludevo gli aeroporti di Milano, di Roma, di Torino... ma qui ce ne stanno altri 25, che seguitavano a essere privatizzati e i soldi andavano in mano a enti inutili, a volte disciolti e non si sapeva dove andavano a finire. Per quello poi si denuncia alla Procura della Corte dei conti, ma scusate, a il danno erariale qui quant'è?

C'era stato il caso di Napoli, che è un aeroporto che all'epoca valeva 500 miliardi e per sapere quanto vale un aeroporto ce ne è uno quotato in borsa, prendete il listino della borsa, sta da tutte le parti... aeroporto di Firenze, le quote azionarie sette o otto anni fa sono state quotate in borsa a 8 Euro e ieri stavano a 20,85. Da 8 a 20,85, con un periodo in cui la Borsa non ha brillato certamente per grandi successi finanziari. E l'aeroporto di Napoli che valeva 500 miliardi è stato dato alla British, al 70% delle quote, a 45 miliardi. Dico, ma scusate, ma io non capisco, ma perché dobbiamo buttare questi soldi quando a me servono come Capo Servizio Aeroporti per fare opere aeroportuali e migliorare la struttura?

Se noi facciamo una gara e diciamo a chi partecipa: tu mi paghi sti soldi e prendi le quote private e pubbliche, però i soldi io te li lascio perché ti faccio infrastrutture del tuo aeroporto, ti potenzio... quelli corrono da tutta l'Italia, da tutta l'Europa e c'erano le file per venire in Italia per acquisire la gestione aeroportuale e non è stato possibile.

Ma c'era di più, che i gestori dovevano pagare un canone in base al vecchio Codice della navigazione aerea, i gestori parziali. Quelli totali l'avevano istituita la legge e aveva messo la legge del 1960 che a Milano ----- c'era un milione e a Roma era zero. Io non potevo chiedere cose che la legge non prevede. Ma era zero perché la società doveva costruire un'aerostazione, la famosa aerostazione tra le due piste; poi è stata fatta un'altra legge, è arrivata l'aerostazione, non ha messo il canone e quindi il canone non l'hanno pagato e si sono presi l'aeroporto.

Ma gli altri che sono dati col Codice della navigazione c'è scritto: previa definizione con un canone che deve essere pagato in via anticipata. Non ha mai pagato nessuno, perché hanno fatto ricorso al TAR, ricorso a tutti gli organi istituzionali... insomma non hanno pagato. E io, che ero il Capo Servizio Aeroporti, non ricevendo il canone che per la legge '67 era l'introito per fare infrastrutture, non potevo fare infrastrutture. E allora un giorno non potendone più non mi sono soltanto limitato a denunciare il fatto di danno erariale alla Procura della Corte dei conti, ho scritto alla Procura della Repubblica, perché ad Olbia si era aperta una voragine sulla pista e io non c'avevo nemmeno i soldi per coprire la buca. L'inchiesta non è stata mai promossa, fui chiamato dal magistrato, chiese altre relazioni, la richiesta non è stata mai avviata, i canoni non sono stati mai pagati.

I canoni sono stati pagati solo dopo l'istituzione dell'ENAC perché non erano più destinati alle infrastrutture, quindi a un bene pubblico, ma erano destinati all'ENAC per stipendi del personale, erano risorse proprie, e allora debbo concludere, senza malignare, che il potere sindacale aveva prevalso sull'interesse pubblico. Ma queste sono leggi dello stato, questa è una situazione che se non ci mettiamo in mente di risanare, noi finiremo veramente per annullare il sistema della nostra aviazione civile italiana. E l'atto finale, chiudo perché ci sarebbe da parlare ancora ma non voglio più continuare, l'atto finale sta avvenendo, se è vero che ieri si sono messi d'accordo per dare l'Alitalia all'Air France, ma qui ci sono libri scritti su questo fenomeno dell'inserimento di Alitalia... guardate subito, non si tratta di un accordo commerciale, si tratta dell'inserimento in una holding che ha il 51% delle sue attività in mano a Spinetta Presidente di Air France e dove c'è già

dentro la KLM; siccome il 49 deve essere diviso tra KLM e Alitalia, Alitalia non può certo il 51, quindi avrà il 30 se gli va bene.

Significa che la nostra aviazione civile non esiste più, perché attraverso il fenomeno dell'inserimento in una holding la Commissione Europea autorizza il trasferimento degli slot da Alitalia a Air France; i nostri cittadini non se ne accorgeranno perché prendono un aereo Air France per andare a Los Angeles, che gliene importa, basta che arrivano a Los Angeles, ma quello che già sta avvenendo nei quadri dei nostri aeroporti, dove ogni volo... fermatevi un attimo per cortesia quando c'è un volo internazionale e vedete scattare le palette del volo con due sigle Alitalia e poi Air France... Alitalia e Air France. Quella che scatta dopo è quella che fa il volo. Alitalia gli ha dato lo slot. Poi se va in Polonia allora c'è scritto, Alitalia e LOT, poi se vai in Portogallo ci sta scritto Alitalia e Portugal, quindi noi stiamo trasferendo le nostre attività.

Questo è un fenomeno che se va avanti in questo modo, ASTRA non ha criticato, perché noi non criticiamo, noi proponiamo. Su questa storia dell'alleanza ASTRA ha fatto un discorso molto chiaro, come insieme all'Italia, cioè ai funzionari dell'aviazione civile, gli spagnoli hanno dato un nuovo regolamento al loro trasporto aereo, che l'abbiamo studiato insieme coi nostri amici spagnoli della Hela, ci siamo visti più volte, facendo a Madrid il polo hub europeo, non spagnolo, stiamo attenti pure nella polemica Roma e Milano, che qui non esiste più l'hub Roma e l'hub Milano, esistono poli europei, l'hub europeo per il sud e centro America, noi dovremmo costituire l'hub europeo per l'Africa, il Medioriente, il bacino del Mediterraneo. Gli spagnoli sono andati avanti, stanno investendo 3.500 miliardi a Madrid e stanno facendo un grosso polo di tutti gli europei che dovranno andare in quei paesi, dovranno transitare perché le altre linee hanno interesse a non fare partire voli diretti Parigi – Rio de Janeiro, Parigi – Venezuela, Parigi... faranno una concentrazione e poi lì partono le linee. E così avevamo interesse noi, da noi non è stato fatto niente.

Noi facciamo la polemica, come se il concetto dell'hub si potesse risolvere attraverso un decreto; il concetto dell'hub deve rispondere a precise regole aeronautiche, non è il caso di intervenire, se il Sindaco ci vuole aprire un altro convegno lo faremo apposito proprio sul concetto di hub, non ci deve essere polemica politica, né scontro politico di campanile, perché quando si parla di sicurezza e si parla di servizi, non c'è il campanile, basta solo dire, cosa che sfugge a molti nostri rappresentanti politici, che l'hub non è un elemento che genera economia sul territorio, l'economia sul territorio la genera l'aeroporto terminale, perché il passeggero esce dall'aeroporto e se ne va al ristorante, al museo, al bar e all'albergo; nell'aeroporto hub il passeggero scende da un aereo, sale su un altro e se ne rivà.

L'economia gli spagnoli l'hanno avuta con l'aeroporto di Palma de Maiorca, che ha lo stesso traffico del nostro aeroporto di Fiumicino, 30 milioni di passeggeri, perché 30 milioni di turisti moltiplicato 500.000 lire con le vecchie lire, fate voi il conto di quello che lasciano sul territorio. Quindi non è la questione io voglio l'hub perché ci guadagno, l'hub non fa guadagnare al territorio, fa guadagnare al sistema, perché se l'hub, coniugato con un vettore forte, rappresenta un binomio fortissimo che è inscindibile tra hub e vettore, tanto è vero che i tre hub fondamentali europei sono Londra, British – Parigi, Air France – Francoforte Lufthansa. Non c'entra nemmeno la capitale, quando il Sindaco di Roma dice: io lo voglio perché Roma è capitale... non c'entra niente, Francoforte non è la capitale della Germania, è stata prima Bonn e poi Berlino e quindi non c'entra niente.

Bisogna rispettare certe determinate regole che l'aeroporto hub deve essere raggiunto in termini più economici e più rapidi possibili da tutto il mercato che intende servire e il mercato, mettetevelo in testa, da quando le regole della liberalizzazione hanno tolto i confini delle concessioni, che difendevano i mercati dagli altri mercati attraverso il numero dei voli, la capacità dei voli, la destinazione dei voli, il mercato in un paese

piccolo come l'Europa, il mercato è l'Europa, non è una località dell'Europa. L'ha capito a KLM e il governo olandese quando con il Ministro Burlando riuscì a fare l'accordo con l'Alitalia, perché non aveva possibilità di espandere le linee attraverso il mercato olandese, perché sono quattro gatti e si è portato 20 milioni di passeggeri italiani su Schiphol, che ha 45 milioni di passeggeri e i nostri aeroporti sono rimasti molto indietro. Quindi questo è un discorso tecnico da affrontare in linea tecnica, esclusivamente in linea tecnica.

Due parole solo e poi ho chiuso; tutti questi discorsi hanno un fattore comune, il fattore comune secondo me è l'uomo, è l'uomo, come ha detto recentemente l'amministratore delegato della FIAT, che ha risanato la FIAT, l'ha detto lui e io ne sono convinto che se noi seguiamo a impostare i nostri discorsi sull'uomo indicandolo come un professionista, non basta nei settori specifici come l'aviazione civile, il professionista è l'architetto Riccardo Bofil, Portoghesi, Renzo Piano, tutti professionisti. Guai a mandarli in una camera operatoria per operare di appendicite! Se vediamo morire il paziente, non dobbiamo prendercela con qualcuno, è colpa nostra che ci li abbiamo mandati. Grazie.

Dr.ssa Anna Marino (moderatrice)

Ringraziamo l'Ing. Bruno Salvi ovviamente Presidente di ASTRA e soprattutto come vediamo ci sono delle sentinelle appassionate che sono preposte ovviamente a fare rispettare le regole, ma soprattutto a saperle leggere, quindi siamo anche in buone mani. Propongo di portare tutti i nostri libri alla Corte dei conti per il danno erariale, più al suo che al nostro, insomma tutti quanti, perché ovviamente ogni libro e ogni approfondimento sorveglia e fa un monitoraggio sulla situazione attuale, che se vogliamo è di settore, però è anche vero un pò spetta a tutti noi di continuare a non chiudere gli occhi di fronte alla realtà di tutti i giorni. Vediamo che gli aeroporti stanno diventando dei grandi centri commerciali, vediamo... però noi siamo qui continuamente a dire la sicurezza e siamo continuamente qui a ribadire il fatto che ci sono delle ragioni che vanno un pò al di là del commerciale, come spiegava giustamente l'Ing. Salvi, per rendere anche strategici gli aeroporti, non solo perché vendono di più o perché portano sul territorio, ma perché hanno delle ragioni strategiche che rispettano anche i requisiti di sicurezza che continuiamo a ribadire.

Ovviamente vogliamo chiedere anche... siamo un pò in ritardo... abbastanza... avevamo già un ritardo accumulato, ma in ogni caso oggi ho visto che insomma eravate anche molto attenti giustamente a quello che diceva Salvi e secondo me è stato utile anche a tutti. Secondo me l'attenzione prosegue anche con quello che ci vuole dire il Comandante Arturo Radini perché ovviamente ha un occhio sulla sicurezza che noi... valutazione del rischio, cioè noi non vogliamo che il rischio sia legato a determinate interpretazioni settoriali, vogliamo sentire, come abbiamo fatto oggi, chi è nel settore, perché dice quello che è, prego.

Comandante Arturo Radini

Nel cogliere l'opportunità offertami da questo convegno e per la quale ringrazio la città di Seregno, il suo Sindaco e tutti i presenti, desidero innanzitutto confortarvi informandovi che, essendo il mio l'ultimo intervento in programma, intendo limitarlo a pochi minuti, per non abusare della attenzione, peraltro lodevole, della platea sul tema dei lavori, sicuramente un po' ostico.

Vorrei attirare la Vostra attenzione su un argomento introdotto nella revisione della parte aeronautica del Codice della Navigazione, argomento che rappresenta una assoluta

novità rispetto al passato e che, a mio avviso, è di sicuro interesse per le comunità che vivono, operano e si riuniscono nelle zone limitrofe agli aeroporti.

E' stato infatti inserito, nella revisione del Codice, il concetto di computo del rischio nelle zone aeroportuali di sicurezza pubblica (dalla definizione inglese tratta dal documento relativo del Ministero dei Trasporti britannico: Airport Public Safety Zone), che, in buona sostanza, significa una valutazione sulla possibilità che la popolazione che vive in zone limitrofe ad un aeroporto possa essere involontariamente esposta alle conseguenze di un incidente aereo che si verifichi fuori del sedime aeroportuale. L'analisi non è generalizzata a tutti gli aeroporti, ma è l'ENAC, l'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile, a stabilire gli aeroporti per i quali è necessaria la valutazione.

Nel nuovo Codice questa necessità è manifestata nel quinto comma dell'articolo 707 e nel primo comma dell'articolo 715, nei quali, rispettivamente, si legge:

Nel primo:

“Nelle direzioni di atterraggio e decollo possono essere autorizzate opere o attività compatibili con gli appositi piani di rischio, (il concetto di piano di rischio è la prima volta che, per quanto riguarda almeno i dintorni aeroportuali, entra come concetto) che i Comuni territorialmente competenti adottano, anche sulla base delle eventuali direttive regionali, nel rispetto del Regolamento dell'ENAC sulla costruzione e la gestione degli aeroporti, di attuazione dell'annesso XIV ICAO.”;

e nel secondo invece, che riguarda la valutazione del rischio delle attività aeronautiche, cita:

“Al fine di ridurre il rischio derivante dalle attività aeronautiche alle comunità presenti sul territorio limitrofo agli aeroporti, l'ENAC individua gli aeroporti per i quali effettuare la valutazione dell'impatto di rischio.”

Prima di fare un breve commento a queste nuove norme che, a mio avviso, possono rivestire notevole importanza per le popolazioni residenti in zone limitrofe agli aeroporti, soprattutto a quelli con un notevole numero di movimenti, vorrei fornire qualche ulteriore informazione in merito.

Le zone limitrofe al sedime aeroportuale sono oggettivamente esposte al rischio di possibile coinvolgimento a seguito del verificarsi di un incidente aeronautico (cito solo a titolo di esempio la possibilità, più volte ricordata a seguito dell'incidente di Linate, che il velivolo della SAS piombasse su viale Forlanini o sul parcheggio dei taxi, se non avesse impattato la costruzione adibita a smistamento dei bagagli).

Già l'ICAO, nella Part 2 del Doc. 9184, chapter 5.4, “risk of aircraft accidents around airports”, rischio di incidenti aeronautici intorno ad aeroporti, prende in esame questa possibilità e sottolinea l'opportunità di considerarla a livello di pianificazione aeroportuale e territoriale.

In proposito cita come esempio il metodo utilizzato in Olanda per il piano di sviluppo dell'aeroporto di Amsterdam-Schipol ed indica alcuni aeroporti nel Regno Unito (Manchester ed Heathrow), in Finlandia (Helsinki), in Australia (Sydney) ed in Malaysia (Kuala Lumpur) in cui le analisi di rischio sono già obbligatorie per legge.

Lo scopo è quello di tutelare la popolazione che vive nelle vicinanze di aeroporti utilizzando strumenti urbanistici diversificati nelle zone individuate in funzione della eventuale probabilità di rischio, come non incrementarne il numero, ridurlo ove possibile, non consentire la costruzione di edifici in sostituzione di quelli eventualmente dismessi, fino anche ad acquistarne alcuni per successivamente abatterli.

Per quanto riguarda l'Italia solo nel marzo 2003, ed ancora in assenza di una norma in merito, fu fatta da E.N.A.C. una richiesta alla società di gestione dell'aeroporto di Napoli-Capodichino, per l'effettuazione di uno studio di “risk assessment”, in occasione della verifica della capacità aeroportuale dello scalo.

La società di gestione affidò lo studio alla inglese N.A.T.S. (National Air Traffic Services) che aveva già fatto studi simili su 29 aeroporti inglesi utilizzando le indicazioni contenute nelle circolari edite all'uopo dal Ministero dei Trasporti inglese.

Lo studio aveva individuato 2 zone con diversa probabilità di rischio che avrebbero successivamente dovuto essere recepite negli strumenti urbanistici comunali con conseguente imposizione di vincoli, così come già avviene per quanto riguarda l'impatto acustico (L.447/95), vincoli che andrebbero ad aggiungersi anche a quelli previsti per le superfici di protezione dagli ostacoli (Annesso XIV) ed alla L.58/63 ancora in vigore malgrado difforme da quanto indicato per i piani di protezione dagli ostacoli nel Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti emesso da E.N.A.C..

Ma l'analisi non fu ritenuta adeguata da E.N.A.C., a seguito di una serie di valutazioni, peraltro corrette, come quella di non avere rispettato tutte le indicazioni del documento ICAO, fra cui, rilevante, la corretta definizione delle due zone e la mancata individuazione della terza, come indicato dalla metodologia recepita dalle Autorità olandesi. Inoltre il lavoro si riferiva ad informazioni di traffico relative all'anno 2001, mentre i calcoli dovrebbero essere computati in considerazione di una proiezione del volume di movimenti al 2015, con revisione ogni sette anni, sempre tarate sul volume previsto 15 anni dopo.

Da queste brevi note, si può già rilevare quanto la gestione di queste nuove norme sia delicata e complessa e richieda la necessità di ricorrere a strumenti chiari ed adeguati, al di là della mera enunciazione del testo degli articoli del Codice.

Sarebbe infatti opportuno definire una procedura univoca e da applicare in modo uniforme che contenga il pieno recepimento del documento ICAO e la metodologia da seguire, oltre che la creazione di un gruppo di esperti per fornire un adeguato supporto a coloro che dovranno effettuare concretamente l'analisi.

Il tutto in una situazione, per così dire, di "par condicio", nella individuazione della tipologia degli incidenti da prendere a riferimento, della fonte dei dati utilizzati per il calcolo del tasso di incidentalità e della "crash frequency", del numero e tipo dei movimenti, delle rotte da prendere in considerazione, solo per citare alcuni elementi, al fine di garantire che la accuratezza del modello utilizzato sia adeguato all'aeroporto preso in esame.

Come non si comprende in base a quali criteri ENAC individui gli aeroporti per i quali effettuare la valutazione, cosa che, invece, andrebbe definita in modo chiaro.

Nel quinto comma dell'articolo 707, inoltre, viene indicato che le autorizzazioni di opere ed attività (.....omissis) "sono adottate nel rispetto del regolamento dell'E.N.A.C. sulla costruzione e gestione degli aeroporti, di attuazione dell'annesso XIV I.C.A.O". Ma in tale regolamento non figura alcuna indicazione in proposito alle PSZ. E questo nonostante anche la A.N.S.V. abbia fornito indicazioni in merito.

Peraltro, lo stesso Regolamento ENAC non recepisce in toto, anche per le parti pubblicate, l'annesso XIV ICAO, come, a volte, si vuole fare intendere, ma contiene differenze anche sensibili.

Per restare in tema, ad esempio, l'introduzione del concetto di non meglio identificate e difficilmente immaginabili "misure alternative" alla R.E.S.A. (Runway End Safety Area, area di sicurezza alla fine della pista), per evitare, così motiva, eccessive penalizzazioni agli aeroporti, quando l'ICAO richiede almeno 90 metri e ne raccomanda 240 per i velivoli classe 3 e 4 e 120 metri per gli altri.

Negli Stati Uniti, la FAA, equivalente dell'ENAC, dal 2009 renderà obbligatoria una distanza di 300 metri di RESA per tutte le piste che prevedono l'impiego di velivoli commerciali.

E' curioso considerare come nel Codice della Navigazione venga introdotta una nuova norma che preveda la possibile istituzione di altri vincoli per la tutela della

popolazione che vive nelle adiacenze del sedime aeroportuale, mentre nel Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti argomenti con la medesima matrice siano diversamente affrontati e risolti.

Allo stesso modo, il SMS (Safety Management System, sistema di gestione della sicurezza aeroportuale), previsto dall'ICAO e raccomandato per tutti gli aeroporti italiani dall'ANSV all'indomani dell'incidente di Linate, struttura considerata estremamente importante per la sicurezza aeroportuale, non è ancora stato introdotto, ma ulteriormente procrastinato.

In questo quadro, cui si aggiunge la certificazione degli aeroporti, fatta secondo il Regolamento di ENAC (e non secondo l'annesso XIV ICAO in tutte le sue parti), ed i cui criteri di certificazione non è dato conoscere (il Comitato 8 ottobre, in un incontro con ENAC a Roma, li ha richiesti ma sono stati rifiutati perché "riservati": ai cittadini, cioè, non è dato conoscere su cosa si basi il concetto di sicurezza che viene loro garantita), una norma quale quella introdotta sui piani di rischio nelle zone aeroportuali di pubblica sicurezza, senza chiare procedure applicabili, un adeguato supporto tecnico ed una sicura metodologia che garantisca la correttezza dei modelli da utilizzare, può rivelarsi poco utile, se non inapplicabile, disattendendo lo scopo per cui, a seguito di dolorose esperienze, è stata pensata: la sicurezza della popolazione.

Grazie per l'attenzione.

Dr.ssa Anna Marino (moderatrice)

Grazie al Comandante Arturo Radini ovviamente perché ci ha fatto capire quanto sono importanti gli strumenti e quanto diventano inutili se non sono strumenti adatti, se non vengono portati avanti, se non vengono difesi, se non vengono analizzati. Quindi grazie per il suo compito che porta avanti con questa passione e adesso vi chiedo, proprio perché diciamo le relazioni forse vi hanno già dato tantissime risposte, vi chiedo di fare delle domande secche, molto brevi, in radio ci avrebbero già sfumato... da ore, però secche e molto brevi e non delle relazioni voi stessi, perché oggi siamo un pò qua per ascoltare, ma anche per chiedere. Quindi se avete delle domande, passa qualcuno anche col microfono, domande secche ai relatori che ci sono. Se qualcuno vuole alza la mano. Se avete ancora qualcosa da chiedere.

INTERVENTO DAL PUBBLICO:

Viene richiesto ai relatori un loro commento sulle compagnie Low cost ed il grado di sicurezza che viene dato.

Dr.ssa Anna Marino (moderatrice)

Grazie e ovviamente è abbastanza un sollecitare gli operatori che ci sono qua questi due punti, ma sollecitare anche noi; sicuramente anche alle low cost si applica la Carta dei diritti dei passeggeri e anche le low cost sono chiamate a essere più sicure, ma è anche il nostro comportamento che viene chiamato in causa e poi ovviamente il concetto di sicurezza che non sappiamo che cosa è, ce l'ha sollevato l'ultimo relatore, è abbastanza spaventoso, cioè potrebbe essere la notizia di oggi, in quanto giornalista dovrei dirlo, il Comandante Arturo Radini ci ha detto: non ci è dato sapere quali sono i criteri su cui si basa il concetto di sicurezza aerea, quella di cui abbiamo parlato oggi tutto il giorno.

Chiedo ovviamente conferma ai relatori se i nostri comportamenti potrebbero avere delle conseguenze sulle low cost e sul fatto di chiedere a gran forza che cosa è la nostra sicurezza.

Ing. Bruno Salvi (Presidente di ASTRA)

Guardi qui non è che si sta parlando, l'ho detto prima, di insicurezza, stiamo parlando di andare avanti nel fare prevalere aspetti commerciali che possono erodere i margini della sicurezza. Che ci sia sicurezza ancora nel trasporto aereo mi sembra che l'ho voluto chiarire all'inizio di questo discorso, quindi nessuno vuole dire: se prendi sto aereo non arrivi a destinazione, se prendi quest'altro ci arrivi. Una cosa è certa e di questo io sono convinto, che la sicurezza non c'è mai, perché la sicurezza non è un oggetto che dice lo vedo, c'è, o è o non c'è più, la sicurezza è un asintoto, cioè è un tendere all'infinito rendendo nullo il rischio, senza mai poter ottenere questo risultato, perché saremmo delle divinità e non degli uomini.

Quindi se qualcuno dice: io ho la sicurezza, come si sente dire, al 100%, dice una grossa fesseria e di più è un uomo pericoloso perché se pensa di avere raggiunto il massimo e di essere vicino a Dio, lui non farà nulla per migliorare il sistema della sicurezza. Quindi la sicurezza, quando mi fanno a me la domanda, c'è? Ma la sicurezza c'è... che cosa è la sicurezza? Noi accertiamo che ci sia un incidente, oggi stiamo sull'ordine di 1 per 10 alla meno 6, in Italia abbiamo avuto 1.200 morti con 1.200.000.000 passeggeri e 2.000 miliardi di passeggero/chilometro. Benissimo, ma noi dobbiamo tendere a 10 alla meno 7, non è che possiamo sederci e andiamo a 10 alla meno 5, così le persone decedute invece di essere 1 sono 10!

E allora così si pone un problema, non è che si può dare la soluzione. Ci può essere un organo certificato statale che va a vedere se sono troppi 500 Euro per fare Roma-Milano o è poco un Euro? Perché dentro a questi 500 Euro ci deve essere garanzia di sicurezza e anche nell'1 Euro ci deve essere. Allora mi devi dimostrare tu, non la compagnia, che può essere pure impazzita per scopi commerciali, ma tu rappresentante di un governo che garantisce la sicurezza ai cittadini, che dentro all'Euro ci sta, solo una cosa manca, il caffè, che poi non lo dà più nessuno. Però il resto c'è tutto. Lui si pone il problema, siccome un Euro, a parte che un Euro non è tutto il volo, un Euro ti danno due biglietti, quando poi telefoni e dici: mi dai un biglietto da un Euro?... e quelli sono finiti e ci stanno quelli da 10 Euro. Poi dici: mi dai uno da 10 Euro? Sono finiti, sono 200 Euro...

Insomma è tutto un caos. Quello che manca e la domanda è saggia, andiamoci a domandare noi se occorre che si faccia una verifica approfondita sulle condizioni di sicurezza, senza dire che non ci sono, per carità, non siamo mica... facciamo previsioni eh...Su tutte le componenti del trasporto aereo. Indubbiamente dei piccoli dubbi sorgono, quando la differenza non è 300 a 250, ma è clamorosa di questo tipo.

Comandante Arturo Radini

Io volevo aggiungere solo brevemente un qualcosa su questo argomento, che ha già in parte introdotto l'Ing. Salvi ed è un ragionamento sui controlli. In altri termini secondo me ci deve essere uno zoccolo duro che va salvaguardato, che è rappresentato dalla manutenzione, dall'addestramento degli equipaggi e dai contratti di lavoro degli equipaggi. Questi sono tre capisaldi. Fuori da questo zoccolo duro salvaguardato, chi riesce a proporre nel mercato la tariffa migliore è giusto che abbia successo, perché questa è una legge di mercato. Qual è il problema? È il controllo dello zoccolo.

Allora quello che noi ci dobbiamo porre è quello di come controllare questo zoccolo e se noi siamo in grado o se l'Italia ha una struttura che è in grado di effettuare questo

controllo, se ha le professionalità, il numero di persone, la volontà di fare questo tipo di controllo. Questo è un primo tipo di ragionamento, che però va esteso, perché Cuzzilla ha enunciato che poi ci sono determinate discrepanze, va esteso in che senso? Quali sono le possibilità di controllo? Cioè in pratica noi abbiamo delle leggi comunitarie che sono apparentemente molto severe per gli stati contraenti, per la CEE, ma quando viene un vettore extracomunitario, il cui accordo è quello di trasportare dei passeggeri, con un accordo bilaterale stato-stato, questo viene da un posto che non conosciamo, da un'autorità che non conosciamo, non è soggetto alle stesse norme della Comunità Europea, allora in che modo, qual è la possibilità di esercitare un controllo in questo senso?

Cito, e magari mi attiro le ire di qualcuno, ma l'incidente della Tunisair per esempio, che è un vettore extracomunitario, non sapevamo niente della sua manutenzione, dell'addestramento dell'equipaggio, del contratto dei piloti, è caduto in Italia con passeggeri italiani. Questa è una cosa che bisogna porsi. Allora secondo me quello che è importante è che deve esistere un sistema di controllo che garantisca, perché non si può porre il passeggero il problema della lista nera, che è un falso problema, che secondo me non risolve nessun tipo di problema, a un passeggero che trova un aeroplano su un piazzale di un aeroporto europeo, salendo su quell'aeroplano dovrebbe avere la certezza che se quell'aeroplano è lì, è un aeroplano che è certificato, mantenuto, ben condotto ecc. e questo è un problema degli stati, è un problema dell'autorità di controllo. In questo devo però anche dire che siamo molto lontani dall'ottenere questo fatto. Grazie.

Dr.ssa Anna Marino (moderatrice)

Ringraziamo tutti voi ovviamente di essere stati qui con noi oggi, soprattutto di avere fatto pressione. Non so se abbiate altre cose da chiedere, ma comunque in ogni caso ci sono, se avete bisogno di informazioni ecc., ci siamo noi, c'è ovviamente il Comandante e soprattutto ci sono anche ovviamente tantissime pubblicazioni, però vi invito veramente a informarvi perché facendo pressione si raggiunge molto di più l'obiettivo, al di là delle leggi del bilancio che abbiamo voluto fare oggi, si raggiunge molto di più l'obiettivo della sicurezza facendo pressione. Grazie.