

**ASTRA** vuol dire **A**ssociazione per la **S**icurezza del **T**rasporto **A**ereo e nasce per far sentire la voce delle parti deboli, gli utenti, in questo caso i passeggeri. Questo non vuol dire che altre attività aviatorie comprese dal grande mondo dell'aviazione civile siano escluse dall'obiettivo sicurezza di ASTRA ma è evidente che il servizio di trasporto aereo si colloca al primo posto in questo mondo. Inoltre in una proiezione futura riteniamo che ASTRA possa far sentire la voce degli utenti anche riguardo ad altre modalità di trasporto e la configurazione dell'acronimo è stata scelta proprio in previsione di una tale possibilità.

ASTRA dovrà avere le caratteristiche di un'associazione di consumatori con i relativi obblighi e benefici di legge.

Intorno a questa idea sono state già effettuate due conferenze stampa nelle quali sono stati ampliati alcuni concetti espressi nella seguente relazione.

Molti documenti forniti a supporto provengono dal sito **airmanshponline.com**.

### **Introduzione alla Conferenza Stampa per la "Giornata della Sicurezza" Aerea promossa dall'ASTRA in ricordo del disastro di Linate dell'8 ottobre 2001**

La *relazione introduttiva* alla **Conferenza Stampa dello scorso 18 giugno** si apriva con la considerazione che l'iniziativa sarebbe stata una scommessa.

Si sottolineava la diffusa convinzione che solo un'ampia e rappresentativa associazione di molte componenti della società civile avrebbe potuto costituire l'elemento di difesa nei confronti di logiche spietate che considerano l'uomo attraverso il risultato economico che può produrre, sia che si tratti di un lavoratore del sistema di trasporto aereo, nelle diverse funzioni svolte e comunque sempre in prima linea, sia che si tratti dell'utente che tale prima linea deve condividere naturalmente.

**E gli incidenti avvengono sempre in front line.**

**E si muore sempre in front line.**

**E le responsabilità sono sempre individuate in front line.**

Ma tutti, nella qualità individuale di componenti della società civile, vorremmo contribuire a realizzare un'organizzazione del settore che costituisca reale elemento di prevenzione e che metta chi opera in front line nelle condizioni migliori per garantire la sicurezza. Non bastano dichiarazioni di intenti, provvedimenti tampone o velleitari ricorsi alle statistiche. L'aviazione civile italiana è un paziente talmente indebolito da non tollerare interventi drastici e terapie sperimentali prive del necessario "protocollo" di qualità, men che meno interventi inappropriati che potrebbero aumentare l'esposizione al rischio. L'Aviazione stessa, la cui età sta per toccare, fra un anno, il secolo dal primo volo dei fratelli Wright, è attività che non tollera superficialità o accostamenti dettati da motivi che non siano all'insegna della massima cautela decisionale e della salvaguardia preventiva della sicurezza.

Nel pragmatico mondo anglosassone esiste un detto, che è divenuto precetto comportamentale e filosofia per tutti gli operatori del settore: **«L'attività di volo, in una dimensione molto più ampia che la navigazione in mare, è terribilmente intollerante nei confronti di qualsiasi tipo di incapacità, di superficialità, di trascuratezza o di negligenza»**

E questo non va riferito solamente ai "front line operators" ma soprattutto ai "top managers" ed ai managers "intermedi" (posto che siano competenti). Chiunque si trovi in una qualsiasi posizione dirigenziale relativa ad operazioni di volo deve tenere conto di questo approccio filosofico al suo ruolo. Tanto più se le operazioni di volo sono connesse al trasporto pubblico.

La stessa *relazione introduttiva* della Conferenza stampa del 18 giugno u.s. concludeva con una serie di punti individuati come primi obiettivi di questa iniziativa collettiva che prende il nome di ASTRA (Associazione per la Sicurezza del Trasporto Aereo, che in proiezione vorremmo poter definire mantenendo lo stesso acronimo: per la **Sicurezza dei Trasporti**).

I primi tre punti erano:

1. Istituzione dell'8 ottobre come giornata per la sicurezza aerea;
2. Costituzione di una struttura di primo sostegno psicologico ai parenti delle vittime dei disastri aerei;
3. Costituzione di un fondo economico di solidarietà a sostegno dei familiari;

Questi obiettivi erano rivolti al sostegno morale e materiale dei familiari delle vittime degli incidenti aerei; persone che, in seguito ad un disastro, divengono centri di sofferenza permanente nella società che sopravvive; una condizione psicologica e sociale che non può essere risarcita da alcuna cifra, in particolare quando un disastro altera la sequenza naturale che vede scomparire per cause naturali i più anziani. E' una sequenza che ognuno di noi tenta di imparare a sopportare lungo l'arco d'una vita nella speranza di essere presenti ad aiutare i nostri cari, e ad essere aiutati dai nostri cari, nel momento cruciale di una morte che, come esseri umani, ci appartiene.

Ma un disastro improvviso espropria violentemente le vittime e i loro congiunti proprio dell'ultimo obiettivo della vita umana.

Per questo motivo non può essere tollerato alcun discorso giustificativo degli eventi che instauri una mera relazione statistica tra il numero delle vittime e la mole di attività svolta.

**Un sistema suscettibile di provocare stragi e danni rilevanti in caso di incidente non può essere gestito secondo matrici di rischio che prevedano la perdita di una sola vita umana.**

**Da questo esercizio statistico discende un approccio spesso superficiale e grossolano di cura della qualità dei servizi, non solo a livello nazionale, che, al termine di un percorso tortuoso, sfocia in una riduzione delle responsabilità statuali a fronte di una crescita di certezza del meccanismo risarcitorio inerente la responsabilità civile.**

**Un risultato in perdita che è inaccettabile.**

**Negli interventi saranno sviluppate tematiche che dimostrano la sostanziale distanza tra la realtà nazionale ed un corretto approccio teorico che si ponga come principale obiettivo il raggiungimento di un'ottimale strategia di riduzione del rischio.**

Ognuno, individualmente e come collettività organizzata nel proprio ambiente, concorda su questa esigenza di umanità e si fa parte attiva nell'aiutare chi non ce la fa.

Ogni soggetto collettivo, con il proprio bagaglio professionale e con il proprio punto di vista, inoltre, vuole realizzare un confronto, magari aspro ma onesto e trasparente, per evitare che la storia e le esperienze, specie se drammatiche, non diventino insegnamenti e avvertimenti. Non si potrà restituire la vita, non si potrà colmare un vuoto negli affetti di chi rimane, ma certo si deve lavorare affinché altri non subiscano la stessa tragica sorte.

Tra gli interventi rivolti all'obiettivo "sicurezza" emerge certamente la necessità di dare applicazione alla norma giuridica che il legislatore introdusse con la L.213/83 che, nel modificare l'Art. 687 del C.N. attribuiva al Ministro dei trasporti la competenza di recepimento degli Annessi ICAO e altra normativa a questi assimilabile (cioè normativa tecnica emanata da organizzazioni sovranazionali riconosciute, cui l'Italia ha aderito per sottoscrizione delle relative Convenzioni o accordi istitutivi). L'obiettivo della norma non si è mai concretizzato e le procedure per il recepimento ed ancor più importante per la reale adozione non si sono ancora perfezionate (il successivo DPR 461/85, di recepimento dei soli "principi" dei 18 Annessi ICAO, non si è mai tradotto negli atti di perfezionamento previsti DM o DPR), e il quadro normativo si è spesso desunto e si è comunque attuato in un regime giuridico autoreferenziale e non cogente.

L'attuazione dell'indirizzo ICAO è quindi stata perfezionata solo per una parte del personale operativo dell'aviazione civile (Annesso 1) tramite il DPR 566/88 ed i DPR 222/00 e DPR 223/00, ma questi ultimi mancano a tutt'oggi delle norme di attuazione.

Per gli altri 17 Annessi, in mancanza di una traduzione nell'ordinamento, le singole amministrazioni hanno provveduto con atti interni, ma spesso in maniera disomogenea e senza che le norme acquisissero la stessa efficacia prevista dal legislatore, si tratta chiaramente di ritardi gravi, visto che l'adesione alla Convenzione per l'aviazione civile internazionale risale al 1948, ritardi che **permeano l'ambiente aeronautico nazionale come vere e proprie falle attraverso le quali scorre un flusso ininterrotto di possibili fattori causali di incidente.**

L'istituzione dell'ECAC e, conseguentemente della JAA, Joint Aviation Authority e di EUROCONTROL hanno posto rimedi parziali nella misura in cui alcune materie trattate dagli Annessi ICAO sono state rivisitate ed adattate allo scenario europeo, portando anche all'emanazione di Regolamenti e Direttive che hanno trovato una sostanziale applicazione come norme U.E., ma anche una nuova necessità di Armonizzazione dei provvedimenti rispetto alla molteplicità di fonti normative e a nuove e più specifiche regolamentazioni.

Così mentre le JAR sono state recepite nel Reg. 3922/91, la Direttiva 94/56/CE si è tradotta nel D.Lgs. 66/99 istitutivo dell'Agenzia Nazionale Sicurezza Volo (materia trattata dall'Annesso 13), la normativa EUROCONTROL - CFMU (per la regolamentazione degli slot ATC) è stata inserita nelle procedure regionali europee previste dall'ICAO nel DOC 7030, rimangono invariate le norme dell'Organizzazione Meteorologica Mondiale cui l'Italia ha aderito nel 1951, il documento ECAC doc. 30, gli Annessi ICAO.

Il Codice della Navigazione aerea risalente al 1942 non è mai stato perfezionato da un apposito Regolamento applicativo ed anzi, prevedendosi originariamente un compendio con le altre leggi che interagivano con la materia, tutto il corpo normativo nazionale, relativamente all'aviazione civile, è da sempre stato farraginoso e non organico.

Un ulteriore tentativo di armonizzazione fu compiuto con l'istituzione dell'ENAC. Il D.Lgs 250/97 che, all'art.13, infatti, prevedeva un'apposita Commissione per le modifiche al Codice della navigazione ed il recepimento della normativa tecnica ICAO, ma anche in questo caso i lavori non hanno portato ad un esito concreto.

L'incidente di Linate ha portato all'attenzione del pubblico uno stato di cose riguardante l'aviazione civile italiana che da tempo veniva ripetutamente denunciato da esperti del settore, da associazioni professionali e sindacali e da autorevoli giuristi.

La rincorsa a porre ripari alle carenze divenute immediatamente evidenti ha provocato però una sostanziale deformazione dell'approccio ad una corretta riforma dell'aviazione civile ove la soluzione di problemi annosi avrebbe richiesto un accostamento cauto e progressivo e non degli interventi motivati dalla pressione di un'opinione pubblica sconcertata dagli elementi emergenti.

Tale rincorsa si è sviluppata intorno ad una serie di proposte che vanno dall'ipotesi formulata dalla Commissione del Ministero delle infrastrutture e trasporti presieduta dall'On. Riggio, che contiene un indirizzo contrastato dalla maggior parte degli operatori, anche perché ritenuta estremamente superficiale, all'indirizzo affermato nella sua produzione documentale dal COPIT, per accedere al quale, nonostante la partecipazione di parlamentari, bisognerebbe sottoscrivere un irrituale e costoso abbonamento, ad alcune proposte, non sempre presentate ufficialmente, di varia origine politica e sindacale e inerenti aspetti parziali alla Indagine Conoscitiva del Parlamento sulla Sicurezza del Trasporto Aereo in Italia.

Questa indagine nell'immaginario collettivo e forse nelle aspettative di qualche soggetto coinvolto ha assunto la **funzione impropria** di una investigazione per accertare le cause dell'incidente, pur non essendo istituzionalmente preposta a tale fine e pur non avendo le competenze tecniche necessarie.

Il risultato è stato che man mano che venivano ascoltati personaggi, più o meno attendibili non sempre autorevoli, spesso contraddittori ed inquietanti, si sono sviluppate, all'interno delle realtà coinvolte, delle iniziative di correzione normativa e organizzativa basate prevalentemente su aspetti parziali, interessi di parte e senza un quadro corretto della normativa internazionale.

A proposito di questa foga riformatrice, che evidentemente ha contagiato con un virus "da protagonismo" molti vertici che fino ad allora avevano brillato per la loro lapidaria incompetenza tecnica e operativa, vanno citate le **circolari sugli aeroporti** che ridimensionano la figura e le funzioni di garanzia del direttore d'aeroporto e degli addetti al Ufficio Controllo Traffico aeroportuale, in aperto e totale contrasto con le **risultanze del processo** per l'incidente di Verona, ma che

mai hanno prodotto l'allontanamento di quegli individui inadatti alle funzioni che presidiavano o comunque passivi rispetto alla realtà drammatica che si stava vivendo.

Tali circolari anticipavano la tendenza ad una riorganizzazione dell'aviazione civile verso una de-responsabilizzazione degli organi di stato, tendenza concretizzatasi con la proposta di legge 2918.

Le circolari sugli aeroporti e la proposta di legge 2918 appaiono, inoltre, in netto contrasto con la filosofia enunciata nel documento conclusivo approvato dalla stessa IX Commissione:

**«Con l'affermarsi della concorrenza si impone la necessità di un più stringente sistema di controlli su tutti gli operatori del settore, al fine di evitare che le condizioni di sicurezza vengano compromesse dalla riduzione dei costi di esercizio.**

**La sicurezza, infatti, è un interesse primario la cui tutela non può essere integralmente affidata ad imprese che, per quanto sensibili all'esigenza di garantire un traffico aereo sicuro, in una logica di mercato, tendono inevitabilmente al contenimento dei propri costi di esercizio.»**

Ciò premesso, utilizziamo il pensiero del Sen. Pedrini così come riportato su AIR PRESS del 5 agosto corrente: *«La mancanza di un controllo sostanziale dell'aviazione civile da parte dello Stato, cioè di un Ministero nel quale sono accorpati Lavori pubblici, Navigazione, Pesca e Trasporti aerei, senza più la vigilanza del Dipartimento dell'Aviazione Civile, è cosa da "amici degli amici" e l'atto di predisporre un ridisegno del Codice della Navigazione con, in contemporanea, la riconferma della Commissione incaricata della riforma del Codice stesso, è cosa grave. Le sciagure non ci hanno insegnato nulla:- è impensabile che il governo possa delineare una nuova organizzazione aeroportuale, accentrando i compiti pubblicistici nelle mani del gestore, abolendo la figura del Direttore di aeroporto, quando, proprio a seguito delle privatizzazioni delle gestioni aeroportuali, la figura del Direttore di aeroporto deve essere rafforzata anziché indebolita, in quanto, aprendo gli aeroporti a soggetti giuridici esteri, questi si troverebbero a rivestire funzioni prima conferite a soggetti giuridici italiani.»* E conclude:- *«Il senso dello Stato, dov'è andato a finire ?»*

In campo internazionale, l'Art. 12 della Convenzione di Chicago ed altri articoli affini, governano **la responsabilità dello Stato in merito alla sorveglianza sulla sicurezza**, così come prevista dalla Convenzione e **non lasciano alcun dubbio** sulla responsabilità d'uno Stato contraente di **controllare e sorvegliare tutte le operazioni della propria aviazione civile!**

A sostegno di tutto ciò, ove ve ne fosse ancora bisogno, ci basti riprodurre il punto 1.1.1 del capitolo 1 del più volte citato (ma non compreso) **Doc 9774-AN/969** [Manual of Certification of Aerodromes], il quale inequivocabilmente stabilisce:

**«La responsabilità di garantire sicurezza, regolarità ed efficienza delle operazioni degli aeromobili sugli aerodromi esistenti sotto la propria giurisdizione rimane attribuita al singolo Stato. Pertanto è essenziale che anche qualora la gestione operativa degli aeroporti sia delegata ad un Gestore ("Operator" in inglese), lo Stato mantenga la propria responsabilità di sorveglianza e garantisca che il Gestore (Operator)**

**ottemperi alle pertinenti Standard and Recommended Practices dell'ICAO e/o ai regolamenti nazionali applicabili», cioè esattamente ciò che l'ENAC non ha saputo fare dal 1997 ad oggi!**

Del resto lo stesso Piano Generale dei Trasporti del gennaio 2001, lungi dall'essere un documento completo, evidenziava delle situazioni di criticità che ponevano l'accento sulla carenza di personale dell'ente vigilante nelle aree specifiche dedicate ai controlli sulla sicurezza [para 11.3.4.3, punto e)], prevedendo per la sicurezza aeroportuale l'impiego di team professionali a struttura multidisciplinare (para 11.3.4.4, punto f)).

Ma il problema, come abbiamo illustrato, oltre che nella carenza di rapporti tra realtà operative contigue e complessivamente incidenti sul volo, soprattutto in ambito aeroportuale, scaturisce dalla mancanza di normativa di riferimento, mancanza che impedisce di fatto una verifica dell'efficacia degli atti e delle azioni disposte dalle amministrazioni, pubbliche o private che siano, competenti sulle differenti realtà operative da parte di un qualsiasi soggetto che pretenda di effettuare l'accertamento di conformità.

Tale problema si manifesta in maniera evidente anche per l'attività dell'ENAV S.p.A., le cui attività di assistenza al volo, dirette e di supporto, sono tutte codificate dagli Annessi ICAO e da ulteriore documentazione, sia ICAO (vari DOC), sia EUROCONTROL, sia Organizzazione Meteorologica Mondiale (WMO).

Sono infatti fortemente regolamentati i servizi istituzionali che l'ENAV fornisce: servizi del traffico aereo, di cui il controllo del traffico aereo è la fondamentale componente (Annesso 11), servizio meteorologico per la navigazione aerea (Annesso 3), servizio informazioni aeronautiche (Annesso 15), telecomunicazioni e radio-misure (Annesso 10), ma anche servizio di gestione del flusso di traffico aereo (EUROCONTROL – CFMU Handbook), servizio pubblico informazioni al volo (Circolare ICAO 211/74, AIP -Italia), servizio di gestione e controllo dei piazzali (Annesso 14), ma l'attuazione delle norme sovra-nazionali, sia la fonte ICAO, OMM o EUROCONTROL, avviene oggi sulla base di atti interni e sostanzialmente in regime di auto-referenzialità ed auto-attestazione.

Così, mentre l'Annesso 15 sul Servizio Informazioni Aeronautiche, stabilisce dal 1° gennaio 1998 un sistema di garanzia di qualità per questi dati, indispensabili alla sicurezza dei voli, la stessa ENAV nel documento di programmazione industriale (Piano strategico) approvato dalle Camere, prevede il conseguimento della garanzia di qualità nel 2003, auto-certificando così un ritardo quinquennale.

Gli emendamenti all'Annesso 3 sul servizio di meteorologia aeronautica spesso non sono neanche presi in considerazione, al punto di accorgersi di variazioni normative l'indomani della loro entrata in vigore, pur essendo gli emendamenti agli Annessi pubblicati con sei mesi di anticipo dall'ICAO, proprio per consentire alle amministrazioni competenti degli stati contraenti gli adeguamenti.

Dalla constatazione che le norme internazionali dell'ICAO, vera e propria materia prima per l'organizzazione dell'amministrazione dell'aviazione civile per gli Stati contraenti, è stata in gran parte trascurata, ignorata, malamente applicata e che

all'origine delle cause degli incidenti aerei in Italia vi sia questa componente, risulta, anche alla luce del buon senso, che valga la pena di risolvere questi problemi di fondo senza ricorrere a nuove norme dall'articolato appetibile, ovvero di comodo, date come mani di vernice su un fondo chiazzato da macchie che torneranno fuori comunque molto prima di quanto ci si aspetti.

Il progetto di riforma 2918, inoltre, non sembra attribuire il giusto valore alle risorse umane del settore, spostando dal titolo IV del Codice della Navigazione vigente al titolo VII del PDL, la regolamentazione di licenze ed attestati, ma cancellando la precedente impostazione, certamente anacronistica, ma sicuramente più dettagliata delle generiche definizioni incluse nella nuova impostazione.

In una stagione, come quella attuale, di forte deregolamentazione, è invece opportuno fissare nella fonte normativa primaria definizioni e standard riconosciuti, soprattutto perché, alla luce delle audizioni dell'indagine conoscitiva parlamentare ed in ragione delle criticità esposte già nel Piano Generale dei Trasporti, la preparazione del personale, se trascurata, risulta essere un elemento di rischio potenziale.

L'ENAC, nell'ambito delle norme JAR, sta iniziando ora ad affrontare il tema dell'orario di servizio del personale navigante (cioè quel personale regolamentato dall'Annesso 1 che è l'unico parzialmente recepito dal DPR 566/88 e che è già regolamentato da direttive ministeriali), ma, ad esempio, non si cimenta con questo problema per gli operatori dell'assistenza al volo e dei servizi del traffico aereo, ed in particolare per i Controllori di volo e gli esperti di assistenza al volo, chiamati ed obbligati dal proprio privato datore di lavoro all'abuso "ordinario" dell'orario "straordinario" di lavoro, eccedente spesso ed in maniera diffusa e copiosa, quei limiti concordati "al fine di garantire adeguati standard di prevenzione e sicurezza della navigazione aerea" all'interno del vigente contratto di lavoro.

Invece, in ambito mondiale, con l'Annesso 15, l'ICAO afferma che dati del servizio informazioni aeronautiche corrotti o non integri, secondo soglie d'errore predeterminate, possono "esporre il volo ... a rischio con potenziale di catastrofe" (para 3.2.5) ed ha per questo deciso in Assemblea di introdurre anche la Licenza per il personale di questo servizio in Annesso 1.

Le informazioni fornite da questo personale dovrebbero essere ricevute da personale dei vettori in possesso di una qualificazione già indicata in Annesso 1 di Flight operation officer o flight dispatcher, ma queste figure non sono state tradotte nel DPR 566/88 e rappresentano un caso di non applicazione normativa che si somma alle anomalie del servizio ENAV, caso divenuto sempre più grave a seguito delle massicce dosi di liberalizzazione introdotte recentemente nell'ordinamento e che spingono non solo i vettori a praticare una politica di contenimento dei costi verso il proprio personale (addestramento/formazione), ma anche, sempre più spesso a rivolgersi a società di servizi aeroportuali il cui personale non rispetta standard che, del resto, non sono neanche riconosciuti, se non nella letteratura del settore.

Pertanto, anche nella filiera delle informazioni aeronautiche, non c'è verifica delle informazioni e dei dati che possono pervenire, al pilota e agli stessi enti di controllo del traffico aereo, incompleti e tali da indurre all'errore.

Sarebbe importante, quindi, prevedere, sia all'atto della concessione delle autorizzazioni ad operare per i vettori e tali società (D.Lgs.18/99), standard addestrativi adeguati e verifiche periodiche per il personale; ma chi si occupa di questo problema?

Ancora oggi, devono ancora trovare attuazione il DPR 222/00 per il personale del servizio pubblico informazioni al volo dell'ENAV S.p.A. che opera in un'anarchia regolamentare gestendo attività codificate dall'ICAO (Servizi del traffico aereo, Meteorologia aeronautica, informazioni aeronautiche, telecomunicazioni, AFIS, gestione del flusso di traffico ecc.) ed il DPR 223/00 relativo ai Controllori del traffico aereo, che almeno – seppur in un contesto auto-referenziale di controllore/controlato – rispondono ad una Licenza ICAO. Proporre semplicemente di abolire i due DPR, come semplicisticamente la proposta di legge 2198 recita è la manifesta incapacità professionale a intervenire in questa realtà.

Va definita e regolamentata la professionalità dei previsori meteorologici dell'ENAV, per i quali basterebbe introdurre nel nostro ordinamento le previsioni dell'OMM e farle applicare; ma tutto, anche le cose più facili sembrano divenire questioni insormontabili, solo perché avvicinate in maniera burocratica ed amministrativa e mai con quella operatività che il settore pretende e richiede.

**Non è quindi possibile prendere solo alcuni ingredienti normativi ai quali viene attribuito potere risolutivo, senza avere la visione d'insieme e senza tener conto del quadro giuridico in cui vengono calati.**

Gli studi e i documenti contenuti nella cartella, e nel CD, forniti ai partecipanti a questa conferenza, servono a far comprendere la complessità dell'argomento e la necessità di procedere per gradi e con cautela.

**La deregolamentazione sta dilagando all'insegna di un'efficienza mirata al profitto.**

Nuove compagnie aeree, nuovi soggetti ed industrie nascono ed "occupano il territorio selvaggio" a disposizione con la stessa velocità dei funghi dopo le piogge. Aumenta perciò la necessità dell'utente di poter fare affidamento su enti capaci realmente di stipulare validi capitolati e Contratti di Programma che assumano gli standard internazionalmente riconosciuti e, successivamente e con continuità, di controllarne l'affidabilità.

L'utente è attratto da tariffe, assistenza e servizi e **ignora la consistenza delle difese operative del vettore e degli altri protagonisti del settore.**

*Anche tra i funghi vi sono specie dotate di bella apparenza, ma generalmente sono tossici o letali.*

**Ed ecco la funzione di garanzia dello Stato**, una funzione che non può essere delegata ad un qualsiasi "gestore di magazzini smistamento funghi", almeno non in un contesto privo di leggi efficaci, applicabili e adeguatamente sanzionatorie e risolutive.

L'esperienza della deregulation negli Stati Uniti ha insegnato, con lacrime e sangue, quanto venga considerato più importante il profitto rispetto alla sicurezza e come



siano potute sfuggite al controllo dell'Ente Federale dell'Aviazione (FAA) compagnie grandi e piccole. [Vedere il documento sulla Valujet:Una tragedia americana]

Rimescolare le norme prendendo quelle che sembrano soddisfare questa o quella esigenza (soprattutto se di parte e non di interesse pubblico) senza una filosofia consolidata da decenni di esperienza di aviazione civile, esperienza concretizzata nella continua evoluzione e nello stato dell'arte della normativa ICAO, **fatalmente predispone falle ulteriori nel sistema e condizioni latenti che faciliteranno quel flusso incontrollato di fattori causali che porterà, immancabilmente ad altri incidenti.**

**Una società civile non può essere sotto ricatto, se la situazione dovesse risultare compromessa si deve poter intervenire anche limitando i servizi che potrebbero risultare potenzialmente rischiosi.**

Non si può consentire in nome del profitto e sotto un costante ricatto occupazionale, perpetrato dai soggetti economico-industriali, di minimizzare la sicurezza e ridurla ad un mero valore statistico legato non ai potenziali rischi, ma agli "inconvenienti" noti e ai tragici ed inoccultabili incidenti.

Alcune industrie del settore pressano minacciando fallimenti, le società di gestione "pretendono" una concessione vitalizia altrimenti, dicono, saranno costrette a portare i "libri" in tribunale, sull'enfasi dell'11 settembre si rinegoziano contratti collettivi a basso costo e **i tagli riguardano sempre il personale e la formazione e la qualificazione dello stesso**, la congiuntura internazionale impone riduzione di spesa e blocco delle assunzioni ... non ci si domandi poi perché è potuto accadere. Linate non ha insegnato nulla.

Mai come in questo momento appare attuale la proposizione di **Gerrard Bruggink** che fu Vicedirettore dell'NTSB [l'Ente di investigazione incidenti nei trasporti degli Stati Uniti] che è stata puntualmente ripresa dal Prof Maurizio Catino, docente di Sociologia all'Università di Milano-Bicocca, nel suo libro recentissimo:

*"Da Chernobyl a Linate: incidenti tecnologici o errori organizzativi?"* [Ed. Carocci]

**«A policy factor becomes an inherent part of the causal mechanism when top management of manufacturers, air carriers, professional organizations, airports or regulatory agencies helped set the stage for the accident by ignoring the lessons from predictive incidents and similar accidents in the past, or by tolerating unwarranted compromises for reasons of self image, economy, or ineptness.»**

[Un fattore organizzativo diventa una componente intrinseca del meccanismo causale quando i top managers di case costruttrici, compagnie di trasporto, organizzazioni professionali e sindacali, enti di regolamentazione e di gestione di strutture aeronautiche favoriscono l'incidente ignorando le lezioni di incidenti predittivi e disastri similari avvenuti in passato o tollerando compromessi per ragioni di immagine personale, per fini economici o a causa di inettitudine.]

Roma 8 ottobre 2002