

Ancora sulle occasioni perdute

(commento di aldo pezzopane)

La lunga indagine delle Commissioni Parlamentari ha messo in evidenza molti punti critici e tanti aspetti demoralizzanti del trasporto aereo nazionale che l'aver concentrato l'analisi di dettaglio su questo o quell'intervento non salva certo tutti gli altri di cui non abbiamo parlato né esclude completamente gli "auditori".

Non è possibile, quindi, evitare di esprimere una valutazione in merito alle esternazioni dell'On.Luigi Martini componente della IX Commissione della Camera dei Deputati e vicepresidente del Comitato Paritetico.

Questo è un intervento di Martini in un momento in cui presiedeva la audizione al posto dell'On.Romani. Esso avviene durante l'audizione del Direttore d'Aeroporto di Linate, Vincenzo Fusco. (pag. 36 del verbale dell'audizione della mattina del 16/1/2002)

[La sintassi rispecchia la trascrizione stenografica.]

«Luigi Martini (PRESIDENTE). Devo precisare che le procedure sono molto più restrittive di quanto, poi, non accada operativamente; lo si può constatare quando le categorie sono in agitazione, sia quella dei piloti sia quella dei controllori di volo. Se fossero sempre osservate le procedure, non si volerebbe più. Infatti, se oggi tali categorie volessero bloccare il trasporto aereo - lo si è sperimentato subito dopo l'incidente - farebbero, conformemente a quanto è previsto, muovere un aereo per volta. Potremmo, a quel punto, stabilire che rinunciamo al trasporto aereo perché vi sarebbe soltanto un ventesimo o un trentesimo dei voli che, invece, si effettuano normalmente. Dunque, i due personaggi chiave - il comandante ed il controllore - si prendono sempre le responsabilità più grosse perché, derogando alle norme o interpretandole, permettono al sistema di funzionare. Questo è il punto fondamentale.

Perciò, il codice della navigazione e le regole previste per l'organizzazione del trasporto aereo sono molto restrittive: non sarebbero possibili 70, 100, 200, 300 movimentazioni al giorno, se il controllore di volo ed il comandante non si prendessero delle responsabilità. Ecco perché, poi, quando si verifica un incidente, la colpa è sempre o dell'uno o dell'altro: invero, la colpa sarà di tutti e due, del comandante e del controllore che non ha saputo capire il comandante. Certo, se in casi del genere il controllore bloccasse tutto l'aeroporto od il comandante si opponesse, sicuramente non si verificherebbe alcun incidente e, tuttavia, non vi sarebbe neppure il trasporto aereo. È una considerazione che mi sembra importantissima. Quando categorie come quelle in oggetto vogliono fare lo sciopero bianco non si vola più; infatti, adottano il manuale alla lettera. Se ho portato tali argomenti, è stato per rendere più chiara la discussione.»

Bè, non solo Martini non ha chiarito la situazione, ma mi fa sorgere una montagna di dubbi dei quali il primo è relativo all'ambiente aeronautico da lui frequentato.

In quale inferno ha volato?

Lo chiedo perché in quasi 15.000 ore di volo che ho effettuato in tutto il mondo (due terzi in Italia), con il tricolore sulla coda di 5 tipi diversi di aeromobili di linea, non ho mai dovuto derogare da alcuna regola né, tantomeno, infrangerne, per arrivare a destinazione o per operare in orario.

E' vero, ho un numero **non esiguo** di dirottamenti all'alternato o di ritardi in partenza per attendere il miglioramento di condizioni operative come: cattivo tempo, eccesso di vento al traverso, presenza di uccelli in pista, scarsa visibilità, ecc.. Ho effettuato rientri all'aeroporto di partenza anche per il solo sospetto di

malfunzionamento di impianti essenziali della macchina come previsto non solo dalle norme di compagnia ma da una consolidata [airmanship](#).

E non ho mai riscontrato contrarietà nei passeggeri ai quali ho sempre spiegato le ragioni della necessità di certe cautele.

Quando, invece, ho potuto operare in perfetto orario non è stato un risultato di un mio specifico impegno ma è sempre stato per merito della buona organizzazione e della efficienza delle altre componenti delle operazioni: gli addetti alla pianificazione dei voli, il personale di scalo, commerciale e tecnico, il servizio di controllo del traffico. Ho evitato sempre la ricerca affannosa di recupero in volo di eventuale tempo perduto dall'organizzazione a terra.

Non so che cosa sia il superamento di una placard speed (velocità massima della configurazione aeromobile) o il sorvolo di un outer marker a velocità superiore a 160 nodi e ho sempre "tenuto agganciato il sentiero di discesa standard coi denti", sia che fosse disponibile quello elettronico sia che dovessi basarmi su elementi visivi.

Il recupero del ritardo è stato sempre relegato, accuratamente, all'ultimo posto nella scala delle mie priorità, considerandolo un obiettivo dell'organizzazione, non dell'equipaggio di condotta.

Questi comportamenti sono stati sempre adottati da tantissimi professionisti, che hanno costituito per me modello di riferimento e che attualmente godono di meritata pensione, analogamente ho cercato di esserlo per altri che continuano ad operare nel modo da me indicato.

Evito, pertanto, di commentare le frasi di Martini tranne per il fatto che oltre a non essere corrette dal punto di vista di un professionista, non mi sembrano appropriate alla funzione di presidenza di un tal consesso che egli esercitava in quel momento, anche se dette con l'intenzione di dare un chiarimento.

Se il quadro delineato da Martini fosse reale acquisterebbe valore definitivo l'esclamazione (stavolta appropriata) dell'altro vicepresidente del Comitato Paritetico, il Sen. Paolo Brutti, che nella audizione pomeridiana del 16 gennaio 2002 se ne uscì con un: **«Non volo più!»**