

AREA VOLO

Mensile di opinione e cronaca dei naviganti aerei
Anno VI Numero 11 Novembre 1987



Voleresti con una donna?

Questo attualissimo sondaggio d'opinione è stato finalmente lanciato su scala nazionale dalla pubblica emittente televisiva che ha invitato ogni telespettatore a rispondere telefonicamente al quesito. È avvenuto giovedì 12 novembre alla trasmissione "Uno mattina" condotta da Piero Badaloni; ospiti della trasmissione il comandante Nino Gerosa e il comandante Fiorenza De Bernardi. L'inchiesta ha riscosso immediata partecipazione ed in breve centinaia di telefonate sono pervenute presso lo studio televisivo.

I risultati? Circa il 70% dei partecipanti al sondaggio è favorevole alla rosea presenza in cabina di pilotaggio, il 30% no. Secondo i commenti in studio quest'ultimo dato è da interpretare come una normale mancanza di familiarità con ciò che comporta un addestramento al pilotaggio e gli alti standard di professionalità richiesti per lo svolgimento di tale attività, nonché come una istintiva quanto naturale paura di volare!

Cala dunque il sipario sull'annoso interrogativo a proposito del parere dell'utenza. Anche l'Italia è matura, ed io aggiungerei ansiosa di assistere ad alcune innovazioni nel campo aeronautico.

Intanto attendiamo l'esito del concorso indetto dall'ANAV per la posizione di controllore del traffico aereo. Le domande femminili di partecipazione al concorso sono molteplici. Chissà se in volo prossimamente sarà una voce femminile a legarci alla terra?

(apl)

Nella foto alcune aderenti all'I-SA l'associazione internazionale pilote che terrà la sua assemblea nella prossima primavera a Roma

Edi
to
riale

Aviazione civile: mancano ruolo e funzioni definite

di Guido Caldari

La Direzione generale dell'aviazione civile svolge le competenze attribuitele dalla Legge istitutiva 30.1.1963 n. 141, dal Codice della navigazione e dal complesso della normativa vigente.

Sul piano concreto, però ad essa non fa riscontro una organizzazione e mezzi finanziari atti a perseguire con un'azione amministrativa immediata le finalità di interesse pubblico che investono aspetti quanto mai delicati come quelli relativi alla sicurezza della navigazione aerea, al regolare svolgimento della attività aeroportuale, alla effettiva vigilanza sugli operatori del trasporto aereo e delle gestioni aeroportuali, ed una maggiore e più incisiva presenza nelle sedi internazionali (ove vengono impostati e definiti i temi più importanti dell'Aviazione civile internazionale).

È opportuno rilevare che ad una insufficiente struttura del settore corrisponde, specie per quanto attiene ai vettori aerei, una organizzazione basata su sistemi di elevata tecnologia e su rilevanti investimenti finanziari che mirano al conseguimento logico di positivi risultati di gestione sotto il profilo commerciale. La scarsa, non tempestiva e talvolta incoerente presenza dello Stato, nonostante l'impegno dei singoli, per l'affermazione di norme e disposizioni di carattere tassativo e per la determinazione di criteri e principi da osservare nel quadro di una responsabile programmazione comporta, sovente, squilibri e disservizi nel regolare svolgimento dei traffici aerei; con conseguenti negative ripercussioni anche di ordine economico e di sicurezza del volo; ciò malgrado le volontà degli addetti.

Da molti anni e in più occasioni, sono stati prospettati ai competenti organi politici, oltre che all'opinione pubblica, i gravi problemi ora accennati. Sono state individuate le carenze di maggior rilievo e sono stati indicati taluni possibili rimedi da attuare in tempi brevi. Fino ad oggi, peraltro, salvo alcune indispensabili iniziative, è mancata una concreta volontà di adottare contestualmente provvedimenti organici e coordinati per la puntuale e completa soluzione dei problemi della Aviazione civile. In particolare è mancato non solo un disegno strategico di lungo periodo, ma anche una visione concreta dei problemi contingenti a volte di facile soluzione se pure di notevoli conseguenze dirette e indirette. Quindi, oltre alla esigenza della emanazione del Regolamento di esecuzione al Codice della navigazione relativamente alla parte aeronautica, si impone la necessità di provvedimenti immediati quali l'adeguamento dell'organico sia in sede centrale che in sede periferica e il riconoscimento delle funzioni dirigenziali espletate dal personale direttivo sul modello di altri dicasteri superando l'impasse, riconosciuto, di carattere generale della funzione pubblica. In tale prospettiva i progetti potrebbero essere allargati allo scopo di comprendere le funzioni dei direttori d'aeroporto troppo spesso trascurate e addirittura a volte ignorate nella specifica professionalità non fungibile. Inoltre è necessario seguire con la massima attenzione i provvedimenti relativi alla navigazione aerea di prossima emanazione che toccano interessi pubblici di rilievo e parimenti riguardano

numerosi enti e categorie professionali e sui cui testi di lavoro pare sussistano ancora differenti valutazioni e divergenze di opinioni.

Sul piano della presenza italiana sullo scenario del trasporto aereo internazionale va considerata la necessità di accompagnare lo sviluppo dei servizi di linea con una maggiore partecipazione al mercato charter e, pare superfluo sottolinearlo, anche tramite una politica più puntuale verso l'importante mercato italiano dell'aviazione generale con una più incisiva distribuzione delle risorse verso questo settore e con una rivitalizzazione che passa necessariamente attraverso una diversa politica fiscale, sia abbattendo ingiusti redditiometri introdotti dal Ministro delle finanze Francesco Forte nel 1983, sia modificando, con l'introduzione di una tassa di circolazione, i diritti aeroportuali per gli aeromobili di piccolo tonnellaggio.

Dovrebbe altresì essere completato con celerità l'adeguamento delle infrastrutture aeroportuali sugli scali maggiori e, con un analogo disegno organico, prevedere per gli aeroporti minori i lavori e le ristrutturazioni necessarie ed opportune per un pieno sostegno all'intero sistema del trasporto aereo. In particolare occorre portare a conclusione il processo di autonomia funzionale degli aeroporti con l'affidamento della gestione ad enti e soggetti pubblici squisitamente imprenditoriali, lasciando allo Stato le funzioni di legiferazione primaria, di studio e di programmazione, nonché di sorveglianza per una puntuale verifica di efficienza di tali Enti operativi.

Nella ricordata visione di lungo periodo la ristrutturazione ed il potenziamento della Direzione generale dell'aviazione civile è un problema non solo di particolare importanza ma centrale e sul quale si discute da anni nell'ambito dell'Amministrazione, delle Organizzazioni sindacali, degli operatori aeroportuali e del trasporto aereo, senza aver tuttavia conseguito finora risultati concreti. Si tratta di determinare il nuovo assetto del settore, i compiti ad esso spettanti, di riorganizzare le Direzioni centrali e le strutture periferiche verificandone le funzioni svolte alla luce dell'odierna realtà quale essa risulti nella esplicazione di compiti sia da parte degli uffici centrali che di quelli periferici.

Il nuovo assetto dovrebbe comportare prioritariamente: la trasfuga del personale di Civilavia fuori dal comparto dell'impiego statale; il Registro aeronautico italiano dovrebbe assumere tutte le competenze tecniche e certificative relative al mezzo aereo mentre le funzioni normative rientrerebbero nel ruolo tipicamente statale. Dovrebbero poi essere rideterminate le funzioni ed i compiti dell'Aeroclub d'Italia passando attraverso una naturale riforma dell'ente viste le sue origini sportive ed associative che non si conciliano con il ruolo tipicamente pubblico che lo stesso potrebbe essere chiamato a svolgere.

Come si vede, il complesso degli interessi pubblici legati al trasporto aereo mette nettamente in evidenza l'importanza di un organismo interattivo e afferma conseguentemente la necessità di una visione politica generale.