

Diritti umani nella società tecnologica.
Sessione sulla sicurezza nei trasporti e sulla tutela dell'ambiente.
Sorrento, 19 aprile 2002.

Tutela tecnico-giuridica dei trasportati.
Fattori organizzativi e tutela giuridica nel trasporto aereo.

Intervento del Comandante RENZO DENTESANO,
coordinatore della Commissione di Sicurezza dei Trasporti dell'Ass. VALORE UOMO.

Il **Comitato Direttivo** dell'**Associazione VALORE UOMO** deliberò poco più di un anno fa, in data 7 febbraio 2001, la costituzione della **commissione di Studio per la Sicurezza nei Trasporti** nell'ambito del Comitato Scientifico dell'Associazione.

Questo gruppo specialistico di cui faccio parte assieme al com.te Silvano Silenzi e al com.te Aldo Carlo Pezzopane, i quali hanno voluto che venisse da me presieduto, ha visto qualche mese più tardi anche l'ingresso di un'altra importante professionalità del settore, rappresentata dal dott. **Roberto Frediani**, già direttore del Centro Regionale di Controllo del Traffico Aereo di Roma.

La consapevolezza che il diritto alla mobilità ed alla libera circolazione di ogni cittadino deve veder garantito il massimo rispetto della *sicurezza* e dell'*integrità fisica e patrimoniale*, ha determinato in tutti noi la decisione di mettere la nostra esperienza a disposizione dell'attività di promozione culturale e di proposizione normativa dell'**Associazione Valore Uomo**, che, all'art. 2 dello Statuto **«si prefigge l'obiettivo massimo della tutela integrale della persona umana.»**

Appare pertanto evidente che esso si coniuga perfettamente con i principi dell'Organizzazione Dell'Aviazione Civile Internazionale (OACI), nata dalla Convenzione di Chicago del 1944, Principi che brevemente riassumo:

«Scopi ed obbiettivi dell'Organizzazione sono di sviluppare i principi e la tecnica della navigazione aerea internazionale e di favorire i piani e lo sviluppo dei trasporti aerei internazionali in modo da:

- **assicurare il sano ed ordinato progresso dell'aviazione civile internazionale in tutto il mondo;**
- **incoraggiare a scopo pacifico la tecnica dei progetti e dell'impiego degli aeromobili;**
- **soddisfare le necessità dei popoli mondo per dei trasporti aerei sicuri, del regolari, efficienti ed economici;**
- **promuovere la sicurezza del volo nella navigazione aerea internazionale.»**

Orbene, appare purtroppo altrettanto evidente che il *trasporto aereo* ha subito, con gli atti terroristici dell' 11 settembre, una serie di conseguenze che, mettendo a dura prova la tenuta economica delle compagnie aeree, ha creato condizioni che favoriscono artifici di gestione per un più rapido recupero economico in un ambiente di già reso selvaggiamente competitivo dalla *«deregulation»* delle tariffe.

In tale condizione, l'unico criterio valido affinché vengano garantite le necessarie salvaguardie per l'utente, è che vi sia la certezza e la chiarezza delle norme di riferimento e delle procedure di applicazione di esse.

Il quadro normativo di riferimento esiste ed è costituito dagli **Allegati tecnici alla Convenzione di Chicago, Annessi** (come vengono indifferentemente denominati) che rispecchiano i principi suddetti e che *ogni Stato contraente* deve attuare mediante un **Codice nazionale di regole per la navigazione aerea**.

In realtà, questo è proprio ciò che manca nel nostro Paese, dove sono ancor valide le disposizioni giuridiche contenute nel tutt'ora vigente **Codice della Navigazione – Parte Aerea – del 1942**, mai aggiornato (contrariamente a quanto avviene con gli Annessi tecnici dell'OACI), disposizioni che pertanto risultano soffocate e confuse da una miriade di decreti legislativi e ministeriali, di circolari, di regolamenti e di atti di indirizzo emanati disordinatamente negli anni, a volte dal Ministro pro-tempore o dal Legislatore ed altre volte dall'Amministrazione dell'Aviazione Civile.

Questo stato di cose, lo voglio sottolineare con vigore, deve essere preso in attenta considerazione da parte di chi, a livello di Governo, ha il compito impellente di riformare l'attuale disastroso settore organizzativo dell'Aviazione Civile italiana per farne, si spera, un tutto organico.

La situazione sopra denunciata è stata ampiamente riconosciuta in relazione alle cause del disastro aereo di Verona del 13 dicembre 1995, quando un Antonov 24 della compagnia rumena Romavia precipitò al suolo subito dopo il decollo.

I **Magistrati della terza Sezione Penale della Corte d'Appello di Venezia**, concludevano una lucida "Navigazione" nel mare magno dei nostri Codici, oltre che in quello molto tenebroso e pertanto poco agevole ed invitante alla serenità di giudizio delle Leggi, Decreti e Circolari ministeriali dell'Aviazione Civile italiana, riuscendo mirabilmente ad orientarsi verso una méta di giustizia che sembrava irraggiungibile, pervenendo ad una esemplare sentenza emessa in data 9 luglio 2001.

Quel che risaltava da quella sentenza, confermava autorevolmente un terrificante dato di fatto e cioè: **«che la situazione che aveva permesso il verificarsi del disastro di Verona del 1995 persisteva ed avrebbe potuto consentire la reiterazione dell'evento in qualsiasi momento in Italia.»**

Poi avvenne il disastro del 8 ottobre 2001 a Linate.

Allo stato attuale, non mi è consentito di esprimermi sulle cause né tantomeno sulle responsabilità di tale evento, ma le:

- numerose evidenze disponibili,
- il frenetico "scaricabarile" avvenuto nelle settimane successive tra l'amministrazione dell'aviazione civile (ENAC), l'ente di assistenza al volo (ENAV) ed il gestore aeroportuale (SEA),
- la nomina di un "super-ispettore" di provenienza militare da parte del Ministro dei trasporti,
- la decapitazione invero meritata del vertice dell'ENAV,
- la frettolosa costituzione della Commissione Riggio per una ennesima revisione del comparto aviazione civile nazionale,

stanno chiaramente ad indicare che il dissesto normativo del settore era e rimane reale !

Tanto reale che un'indagine conoscitiva in corso di svolgimento da parte del Comitato Parlamentare paritetico, nel corso di ben undici audizioni, non faceva altro che mettere ulteriormente in evidenza il **caos di competenze** e le **aree di incompetenze** estesamente diffuse nell'aviazione civile nazionale.

Nel nostro sito **airmanshiponline.com** (il cui indirizzo è disponibile presso la segreteria dell'Associazione) abbiamo commentato diverse dichiarazioni espresse nel corso della citata indagine conoscitiva parlamentare.

Certamente qualcuno potrebbe chiedersi quale valore possa avere il quadro normativo in relazione ad un incidente in cui gli **attori di prima linea**, i piloti di aeromobile ed i controllori del traffico aereo coinvolti, vengano additati immediatamente come gli autori di un indiscutibile errore.

Inoltre essendo ormai conoscenza diffusa che i tre quarti degli incidenti aeronautici sono dovuti al *fattore umano*, usualmente rappresentato dagli operatori di prima linea, come può quindi modificare questa valutazione statistica la, da noi asserita, faticenza e caoticità normativa ed organizzativa del *"sistema"* esistente in Italia ?

Il tempo concessomi per questo intervento non mi permette di dilungarmi su questo aspetto:- però a beneficio di coloro che volessero approfondire la conoscenza delle dinamiche di casualità negli incidenti relativi al trasporto aereo, abbiamo disponibili per i partecipanti a questa sessione del Convegno alcune copie del libro **"La strategia del margine"**.

Il libro consta di una parte tecnico-scientifica, di cui sono coautore con i nominati colleghi Comandanti Pezzopane e Silenzi.

Ma, quel che più è importante, il libro contiene una serie di autorevoli trattazioni del dott. Giovanni Battista Petti, il quale, onorandoci della sua collaborazione, ha voluto riconoscere con *un'analisi giuridica* del risarcimento del danno e delle responsabilità in relazione alle conseguenze degli incidenti aerei, *l'importanza di una visione sistemica della sicurezza delle operazioni di volo ed il ruolo determinante di chi ha compiti organizzativi, normativi ed amministrativi nella catena causale che favorisce il comportamento inadeguato dell'operatore di prima linea*, manifestazione terminale della *umana fallibilità*.

A quest'opera ha prestato la sua collaborazione anche il dott. Luigi Iavarone (del quale è previsto l'intervento a seguire) per gli aspetti riguardanti la salvaguardia degli operatori dell'aviazione sui luoghi di lavoro.

Ma per tornare all'attività che abbiamo effettuato nell'arco dell'anno per la *prevenzione degli incidenti nel campo del trasporto aereo*, devo citare i numerosi articoli, studi ed analisi (pubblicati sul nostro sito) che mettevano ripetutamente in evidenza i problemi sopra esposti.

Mi sia consentito di affermare che ritengo assolutamente significativo un articolo in merito al rischio di collisioni tra aerei in pista, pubblicato sul nostro sito il 18 settembre 2001, cioè venti giorni prima del disastro di Linate !

In seguito, abbiamo indirizzato diversi suggerimenti in merito alla riorganizzazione del comparto dell'aviazione civile a personalità con ruoli di rilievo nel mondo politico ed amministrativo. Abbiamo segnalato le linee guida indicate dall'OACI anche al "super-ispettore" nominato dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ed abbiamo avuto riscontro che ne avrebbe tenuto debito conto.

Nessun'altra risposta ci è pervenuta da parte dei responsabili politici od amministrativi.

Di contro, ha invece inteso utilizzare le conoscenze professionali del nostro gruppo la *Federation Internationale des Cadres des Transports*, nella persona del Presidente ing. Sergio Graziosi, al fine di elaborare un documento da presentare alla *Direction Energie & Transports (DG-TREN)* dell'Unione Europea.

Il documento è stato presentato a Bruxelles il 6 marzo scorso al Direttore Centrale ed al responsabile della struttura sicurezza aerea.

La delegazione composta dal Presidente della citata Federazione ing. Graziosi, dal suo Vicepresidente Sig. Billiani e dal com.te Silenzi, sottolineava *la necessità e l'urgenza* che l'Unione Europea adottasse al più presto degli strumenti idonei all'assistenza ed al controllo degli Stati membri per quanto riguarda il recepimento degli Annessi tecnici dell'OACI.

Quale interessante nota aggiuntiva desidero comunicare che l'ing. Sergio Graziosi ha manifestato l'intenzione di integrare, con la sua esperienza più che trentennale in tema di trasporto su rotaia, la Commissione che mi onoro di presiedere e colgo l'occasione per esprimere al riguardo la mia più viva soddisfazione per l'ampliamento di competenze di cui verrà a beneficiare il nostro gruppo e di conseguenza tutta l'Associazione VALORE UOMO.

Pertanto, la salvaguardia della vita umana e la garanzia del giusto risarcimento in caso di danno da incidente nell'ambito del trasporto, cardini dei principi postulati dalla nostra Associazione, sono considerati scopo permanente della Commissione per la Sicurezza dei Trasporti dell'Associazione VALORE UOMO.

Concludo esternando il nostro ringraziamento per il patrocinio ed il sostegno fornitoci fino ad ora dal Presidente dell'Associazione e per quello che continuerà a fornirci in futuro, per rendere sempre più viva e vitale questa iniziativa sociale meritevole d'encomio.

Dal momento che disporremo anche di professionalità competenti il trasporto marittimo, alla nostra Commissione si potranno rivolgere tutti coloro che avranno necessità di consulenza tecnico-giuridica per ottenere giustizia risarcitoria in caso di evenienza dovuta alle conseguenze di un contratto di trasporto per via aerea, ferrata o marittima, che non si sia concluso felicemente !

Con la speranza di poter tornare utili solo per casi non cruenti, qualora quella *cultura della sicurezza* che auspichiamo nel nostro trattato **"La strategia del margine"** riuscisse a prendere piede, **desidero rinnovare anche a nome degli altri Membri della Commissione il nostro impegno nella difesa del diritto dell'Uomo alla mobilità nella massima sicurezza !**

Vi ringrazio per la Vostra qualificata attenzione.

Aprile 2002.