

Controllori di volo, l'Enav boccia quelli militari

Il controllo del traffico aereo di due tra i primi dieci aeroporti nazionali, Pisa e Catania, è in mano agli ufficiali dell'Aeronautica. Finora e per decenni nessuno aveva avuto nulla da ridire perché il servizio è stato sempre svolto con efficienza. Ora le cose cambiano. E paradossalmente cambiano a giudizio dell'Enav, l'ente nazionale preposto al controllo aereo, che di fatto si era sempre avvalso senza fiatare dell'apporto militare. La novità è contenuta in una memoria difensiva preparata per conto della stessa Enav dall'avvocato Michel Martone, brillante promessa del Foro, nonché più giovane componente del governo dei tecnici di Mario Monti in qualità di viceministro del Lavoro. Per contrastare l'ingresso nell'organico dell'ente aereo di una trentina di militari dell'Aeronautica che ne avevano fatto richiesta arrivando a rivolgersi ad un

giudice, Martone si spinge fino al punto di mettere in dubbio l'adeguatezza di tutti i militari dell'Aeronautica dal punto di vista dei livelli di sicurezza necessari.

SCRIVE MARTONE nel documento depositato il 6 marzo alla sezione Lavoro del Tribunale di Roma: l'ingresso dei militari tra i controllori di volo civili dell'Enav comporta il «rischio di un indebolimento dell'obiettivo primario della sicurezza». E spiega con dovizia di argomentazioni anche il perché: «È intuibile che altra cosa è la sensibilità alla sicurezza che viene sviluppata presso gli aeroporti di marca militare, altra cosa è la sensibilità che da anni viene perseguita da Enav come suo primario obiettivo e che ha reso la società un'eccellenza in Europa». A logica, a voler seguire fino in fondo il ragionamento dell'avvocato ex viceministro, si potrebbe arrivare alla conclusione (del tutto infonda-

ta nella realtà dei fatti, per fortuna) che in molti aeroporti italiani la sicurezza dei voli affidata ai militari è incerta.

IL CONTROLLO del traffico aereo è gestito dall'Aeronautica non solo a Pisa e Catania. Ci sono anche gli scali di Cagliari, Brindisi, Treviso, Rimini e Trapani. A Pisa l'aeroporto è militare a tutti gli effetti e da quelle piste partono gli aerei di supporto alle missioni in Afghanistan, i cargo che trasportano le truppe e gli impianti logistici. I voli civili che pure sono tanti e aumentati in seguito all'arrivo di Ryanair sono in sostanza come ospitati. I militari dell'Aeronautica occupano la torre di controllo per i voli di linea e nello stesso tempo gestiscono le operazioni dei jet militari. A Catania la situazione è un po' diversa: la torre di controllo dello scalo commerciale di Fontanarossa è in mano ai civili mentre quella di Sigonella è gestita dai militari. Ma in avvicina-

mento lo spazio aereo è controllato esclusivamente dai militari nell'uno e nell'altro scalo. Una situazione simile si verifica a Cagliari dove la torre di controllo di Elmas è gestita dai civili, mente a Decimomannu è tutto militare, ma lo spazio aereo è controllato dall'Aeronautica. A Brindisi, Treviso e Rimini lo scalo è di perinenza militare. Trapani fa caso a sé perché in ambito commerciale ospita solo i voli Ryanair.

DA ANNI L'ENAV tenta di portare sotto la sua cappella anche gli aeroporti ora a mezzadria con i militari. Un anno fa ci è riuscita con Ciampino e Verona. Per gli altri la faccenda è ancora in itinere. In vista di queste acquisizioni i dirigenti dell'ente del volo hanno preparato personale proprio. Negli ultimi 2 anni hanno formato 50 assistenti, che sono un gradino sotto i controllori. Per questo ora ostacolano l'ingresso dei militari.