



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI DELLA
Tuscia

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DELLA TUSCIA

**CORSO DI LAUREA INTERFACOLTA' DI PRIMO LIVELLO
IN SCIENZE ORGANIZZATIVE E GESTIONALI**

Tesi di laurea

LA SMILITARIZZAZIONE DEL CONTROLLO DEL TRAFFICO AEREO

**Candidato:
ANTONIO BUFANO**

**Relatore:
PROF. CARMEN SCOCOZZA**

Matricola:
43808

Anno Accademico **2008/2009**

Alla mia famiglia e al mio lavoro.

In questa tesi saranno esposte le vicende che alla fine degli anni settanta portarono un gruppo di militari dell'Aeronautica Militare, di professione controllori e assistenti del traffico aereo, a chiedere la smilitarizzazione del servizio per migliorare le condizioni lavorative e per adeguare la normativa italiana agli altri paesi aeronauticamente evoluti. Ciò sarà preceduto da un *excursus* storico che servirà a comprendere il tessuto sul quale si dipanarono le principali vicende e sarà seguito da una analisi dei “curiosi” accadimenti che, nello stesso periodo, interessarono i controllori del traffico aereo di Malta. A completare la tesi vi sono, in allegato, interessanti articoli di giornale del periodo.

INDICE

INTRODUZIONE	4
CAPITOLO 1 – GLI AVVENIMENTI INIZIALI	7
CAPITOLO 2 – LA NASCITA DEI “MOVIMENTI” E LA SITUAZIONE FINO ALLA FINE DEGLI ANNI SETTANTA	12
CAPITOLO 3 – IL 19 OTTOBRE 1979 E IL BLOCCO DEI CIELI	24
CAPITOLO 4 – IL DOPO E LE RIFORME	30
CAPITOLO 5 – IL CURIOSO CASO DI MALTA	33
CONCLUSIONI	39
ALLEGATI	42
BIBLIOGRAFIA	49

INTRODUZIONE

Quella volta sono rimasto davvero sorpreso quando, dopo aver cambiato lavoro, ho detto ad uno dei miei amici che faccio il “controllore di volo” perché lui mi ha domandato: “controlli i biglietti a bordo?”. Poi però ho compreso quella sua esternazione perché anche io fino a poco tempo prima di allora conoscevo poco o nulla del mondo dei “controllori del traffico aereo” detti anche (in parte impropriamente) “uomini radar”.

Allo stesso modo credo di poter affermare, senza tema di smentita, che pochi ricordano o hanno sentito parlare degli eventi occorsi nella seconda metà degli anni settanta che hanno portato, in maniera tumultuosa, un manipolo di militari dell’Aeronautica Militare ad affrontare tutto l’establishment militare e politico per ottenere la “smilitarizzazione” e con essa la nascita anche in Italia del servizio di controllo del traffico aereo civile fino a quel momento prerogativa dell’arma azzurra.

In questo elaborato inizialmente verranno trattati tutta una serie di accadimenti dal dopoguerra alla prima metà degli anni Settanta che rivestono un’importanza notevole per la comprensione dei fatti successivi e in particolare la trattazione verterà sui due fronti: quello dei cosiddetti “rivoltosi”, in verità una serie di professionisti arruolati nell’Aeronautica Militare che impareremo a conoscere per via della loro specificità e di conseguenza per le idee che erano alla base del loro agire; conosceremo inoltre, e verranno brevemente trattati, i fatti politici più importanti legati alla specifica vicenda, citando alcuni dei protagonisti coinvolti ma soprattutto verrà posto l’accento sulle reazioni che si propagarono nell’ambito politico e militare. In questo contesto è stato volutamente tralasciato l’aspetto relativo alle reazioni dell’opinione pubblica e dei media proprio perché il “movimento” era nella sua fase embrionale ed era conosciuto solo dagli

addetti ai lavori che, peraltro, erano in numero ancora esiguo data l'importanza relativa che il traffico aereo a scopi commerciali rivestiva nei primi anni seguenti la guerra.

L'attenzione verrà poi opportunamente spostata sui fatti che ebbero luogo dal 1975 sino al fatidico giorno del 19 ottobre 1979 ribattezzato del "cielo rosso". In effetti è in questo periodo che si concentrano i fatti più importanti, essendo cresciuta all'interno e all'esterno del recinto degli addetti ai lavori la necessità e la consapevolezza di una riforma del sistema del trasporto aereo a fini non militari. Di grande interesse sarà notare come i fatti all'attenzione di questa tesi si innestano nel tessuto civile di questo spicchio di decennio: rivestirà una importanza fondamentale la presenza e la partecipazione del mondo sindacale che proprio in quegli anni aveva lottato e ottenuto notevoli conquiste nel mondo del lavoro, primo tra tutti lo "Statuto dei Lavoratori". Non si può di certo tralasciare un altro aspetto che, secondo me, riveste una importanza notevole e caratterizza il tipico modo d'agire delle nostre classi dirigenti: ancora una volta vengono evidenziate le due velocità a cui viaggia la società civile con le sue richieste, le sue aspettative, peraltro in linea con quanto avveniva negli alti paesi occidentali, e il mondo politico che fatica a stare dietro ai necessari rinnovamenti e si trova spiazzato, inerme, inconsistente ad accompagnare lo sviluppo del Paese e, come vedremo, questo sarà testimoniato e riportato anche dalla stampa dell'epoca¹.

Come in una scenografia di un film ci sarà la parte dedicata all'azione e in particolare saranno esposti i fatti principali del 19 ottobre 1979, una giornata che ha rappresentato allo stesso tempo ansia, timori, rappresaglie, soddisfazione, in un susseguirsi di notizie e tutto come se ci fosse un'attenta regia. Ciò mi è stato possibile anche grazie al contributo di alcuni dei protagonisti di spicco di quelle vicende. Quel giorno è rimasto nella memoria

¹ A. Triola, *Le strade invisibili*, IBN Editore, Roma 2007, Parte II.

di molti dei protagonisti e di tutti quelli coinvolti e sicuramente avrà rappresentato una giornata davvero particolare per l'allora Presidente della Repubblica Sandro Pertini. Vedremo perché².

Il dopo 19 ottobre è stato come ritrovarsi in uno scenario post sismico: una serie di azioni che era necessario intraprendere, un sistema da riformare completamente con logiche del tutto differenti, le resistenze di un sistema che mai si era trovato a proprio agio nell'attuare riforme repentine e traumatiche, e infine il naturale assestamento.

Dedicherò l'ultima parte dell'elaborato a raccogliere alcune testimonianze di persone che ricordano ogni cosa di quei mesi e di quelle frenetiche ore, pochi o nessun filtro ma solo la voglia di raccontare il proprio punto di vista, le personalissime sensazioni e gli immancabili aneddoti. Proprio uno di questi mi è servito da spunto per farmi scoprire un fatto davvero inusuale e cioè che negli stessi mesi in cui si manifestavano in Italia questi accadimenti vi era un piccolo Stato, Malta, all'interno del quale i controllori del traffico aereo civili vivevano l'esperienza opposta ovvero diventavano militari delle forze armate maltesi. Davvero incredibile³.

² I. Montanelli, M. Cervi, *Storia d'Italia. L'Italia degli anni di fango. 1978 – 1993*, BUR Milano, 1995, pp. 72-74

³ AA.VV., *Malta air traffic services limited – ATC history*, www.maltats.com

CAPITOLO 1

GLI AVVENIMENTI INIZIALI

Quello che avvenne il 19 ottobre 1979 fu evidentemente il culmine di un processo che partì molto da lontano, che ebbe modo di nascere, con le sue prime manifestazioni, negli anni del dopo guerra e svilupparsi attraverso l'impetuoso sviluppo degli anni '60 fino a rafforzarsi negli anni della crisi economica e del terrorismo nazionale. Ognuno di questi aspetti, all'apparenza solo cornice, ebbe un ruolo importante a volte nell'accompagnare a volte nell'ostacolare il processo di smilitarizzazione del controllo del traffico aereo che però riuscì faticosamente a farsi strada tra piccole riforme e grandi speranze o grandi paure a seconda del punto di vista dei protagonisti.

Nel dopoguerra in Italia era iniziata la fase della ricostruzione civile e industriale e con essa l'iniziale crescita del trasporto aereo civile, fino a quel momento pressoché assente; per questa ragione "marginalista" ogni attività ad esso correlata era affidata all'Aeronautica Militare dato che prestava gli stessi servizi ormai da anni per il traffico aereo militare⁴. Già in questo periodo si intravedevano alcuni dei limiti di una tale impostazione (peraltro senza corrispondenze in altri paesi europei contigui) perché a seguito di gravi incidenti aerei di quegli anni e del crescente bisogno di integrazione internazionale dell'Italia (CECA, Mercato comune, ecc.) si andava formando la consapevolezza che anche l'Italia avrebbe dovuto dotarsi di una struttura adeguata ad accompagnare il relativo sviluppo aereo in campo civile e

⁴ I servizi per la navigazione aerea, in tutto lo spazio aereo nazionale e per tutte le tipologie di voli, erano forniti dall'Aeronautica Militare per il tramite dell'Ispettorato delle Telecomunicazioni e dell'Assistenza al Volo che raggruppava al suo interno il personale addetto ai servizi dell'assistenza al volo, della meteorologia e delle telecomunicazioni aeronautiche.

commerciale soprattutto attuando una serie di investimenti, in termini di infrastrutture e mezzi, ormai difficilmente procrastinabili. Per contro i vertici dell’Aeronautica Militare vedevano questi primi tentativi, di fatto consistenti nell’attribuire la delega all’aviazione civile al sottosegretario Malintoppi, come una minaccia al, fino a quel momento, esclusivo “mondo del volo”. Essi volevano che l’aviazione civile restasse ancorata all’organizzazione del ministero della Difesa perché, tra le altre cose, non volevano correre il rischio che un settore così delicato divenisse oggetto di attenzioni e arbitrii del mondo sindacale e, per contiguità, di quello comunista. Come vedremo i motivi di una tale posizione furono anche altri, talvolta di ordine strategico come nel caso prima esposto, ma alle volte frutto anche della classica impostazione militare di avversione al cambiamento repentino di uno status-quo che garantiva alla forza azzurra prestigio e considerazione. Di significativo, in quel periodo, si può registrare l’istituzione nel 1952 di una “Commissione di indagine e studio per l’Aviazione Civile” retta dal senatore Giuseppe Caron che, nel confrontarsi con i vertici della Difesa si espresse favorevolmente al distacco dell’aviazione civile dal contesto militare ⁵.

Anche in alcune parti della società civile si veniva formando l’idea della opportunità di adeguare l’Italia agli altri paesi per dotarsi di una struttura di gestione degli spazi aerei adeguata a sostenere e trainare la crescente economia. In particolare spingevano in questa direzione i piloti aderenti all’ANPAC⁶ e, soprattutto, l’associazione professionale ANACNA che raggruppava al suo interno controllori del traffico aereo, per lo più militari ⁷.

⁵ A. Triola, *Le strade invisibili*, IBN Editore, Roma 2007, pp. 185-190, pp. 202-205

⁶ L’ANPAC, Associazione Nazionale Piloti Aviazione Commerciale, è dal 1952 l’associazione professionale dei piloti commerciali italiani e, per numero di iscritti, il principale sindacato.

⁷ L’A.N.A.C.N.A., (Associazione Nazionale degli Assistenti e Controllori della Navigazione Aerea) Fondata il 24 agosto 1959 da alcuni controllori ed assistenti civili, ha avuto un forte impulso nel 1974 con l’aggregazione dei controllori militari. Dopo la smilitarizzazione del personale C.T.A., iniziata il

A questo proposito, per avere un quadro più ampio dei fatti, non si può trascurare di dire che la volontà dei controllori militari di lasciare “le stellette” era anche sospinta dal crescente malcontento relativo alle condizioni di lavoro, alle infrastrutture deficitarie e al profilo di carriera dei controllori militari che non avevano all’interno della forza armata una loro categoria professionale specifica ma erano inquadrati e inglobati nel ruolo servizi. Ciò comportava, oltre a stipendi ben inferiori ai loro colleghi europei, una mancanza di specificità normativa che potesse tutelare, anche sotto il profilo penale, la particolare attività che svolgevano.

Dal punto di vista legislativo un piccolo passo fu fatto quando nel 1963 il Parlamento approvò il disegno di legge che spostò dal Ministero della Difesa a quello dei Trasporti la Direzione Generale Aviazione Civile che diventò “l’Ispettorato dell’Aviazione Civile” senza per questo trasferire allo stesso Dicastero le competenze in termini di assistenza al volo che restarono prerogativa dell’Aeronautica Militare attraverso l’ITAV (Ispettorato per le Telecomunicazioni e l’Assistenza al Volo)⁸.

Gli anni Settanta furono un periodo altalenante per l’aviazione civile sospinta all’inizio da tassi di sviluppo poderosi e poi ridimensionata dalle crisi petrolifere del ’73 e del ’79 che spinsero le compagnie aeree, vero motore dello sviluppo aeronautico, a modificare i loro piani di investimento favorendo l’acquisto di macchine sempre più efficienti immesse sul mercato anche dalla nascente compagine europea Airbus. Almeno all’apparenza, la situazione dei servizi alla navigazione aerea vissero un momento di relativa calma, favorita dall’impossibilità per i militari di scioperare e dalla decisione dei vertici militari di cedere a ditte civili l’installazione e la manutenzione delle

1° maggio 1980 e terminata il 26 febbraio 1981, l’Associazione è costituita essenzialmente da personale civile, pur essendo presente in essa la componente militare. Ha sede in Roma.

⁸ A. Triola, *op. cit.*, pp. 191-192, pp. 204-206.

apparecchiature elettroniche di assistenza alla navigazione. Ciò nonostante, nei momenti in cui il traffico aereo viveva i suoi picchi (soprattutto stagionali o legati al fine settimana), l'allora impostazione dell'assistenza alla navigazione incontrava tutti i suoi limiti legati alla difficoltà di adattamento avvertiti soprattutto dal personale direttamente implicato in ragione dei massacranti turni di lavoro a cui venivano sottoposti. Non è difficile comprendere come alcune riforme relative al mondo del lavoro subordinato che presero forma in quegli anni (si pensi allo "Statuto dei Lavoratori" o Legge 300/70) acuirono le differenze tra i lavoratori civili e quelli militari e con esso il malcontento⁹. Per contro erano notevoli le resistenze al cambiamento dei vertici militari dovute alla particolare situazione politica di quegli anni, che vedeva da un lato affacciarsi forze di sinistra governative e moderate nelle istituzioni, dall'altro forze estremiste assecondare le istanze di democratizzazione dei militari, in entrambi i casi infiltrandosi dall'interno. Ciò poteva essere interpretato, forse a ragione, come un inizio di sgretolamento delle Forze Armate così come erano state concepite fino a quel momento.

Non va dimenticato che in quel periodo l'Italia iniziava a fare i conti col terrorismo "rosso" e "nero" che seguì in ordine di tempo le manifestazioni studentesche e lavorative che investirono vari strati della società durante il 1969¹⁰. Persino la nascita in campo internazionale dell'organismo tecnico di Eurocontrol¹¹, che aveva il fine di favorire l'aggregazione e la standardizzazione nel campo dell'assistenza al volo tra le agenzie di molti dei

⁹ A. Triola, *op. cit.*, p. 209.

¹⁰ I. Montanelli, M. Cervi, *Storia d'Italia. L'Italia degli anni di fango. 1978 – 1993*, BUR Milano, 1995, pp. 72-74.

¹¹ EUROCONTROL è un'organizzazione civile e militare, nata il 13 dicembre 1960, cui partecipano 38 Stati europei e il cui scopo principale è di sviluppare e mantenere un efficiente sistema di controllo del traffico aereo a livello europeo, affiancando in questo impegno comune le autorità nazionali dell'aviazione civile (in Italia l'ENAC), gli enti di controllo del traffico aereo (in Italia l'ENAV), gli utenti dello spazio aereo civile e militare, il settore industriale, le organizzazioni professionali e le competenti istituzioni europee.

paesi europei, fu vista dalle gerarchie militari come una ulteriore minaccia all'autonomia della forza armata e per questo l'Italia non vi aderì da subito¹².

¹² A. Triola, *op. cit.*, p. 204.

CAPITOLO 2

LA NASCITA DEI MOVIMENTI E LA SITUAZIONE FINO ALLA FINE DEGLI ANNI '70

Nell'ambito dell'intera vicenda quello che accadde a cavallo della metà degli anni Settanta e in particolar modo alla fine del decennio ebbe, ad esaminarlo ora, un significato importante perché, nell'ambito della compagine dei controllori e degli assistenti, si venne a creare un vero e proprio movimento capace di rappresentarne le loro istanze fino ai massimi livelli politici. Questo avvenne con una certa gradualità. Infatti, all'inizio quelli che si definivano "movimenti", estesi all'interno delle forze armate, altro non erano che un piccolo gruppo di ufficiali e sottufficiali, fortemente motivati e politicamente orientati a sinistra oltre che vicini alle compagini sindacali, che si facevano portavoce delle più svariate richieste del personale in termini di progressioni di carriera, miglioramenti economici e logistici, trasferimenti verso sedi più gradite, ecc.

Limitando il campo all'Aeronautica Militare e al tema dell'assistenza al volo, questi movimenti annoveravano inizialmente ben poche persone che si muovevano sempre all'interno del confine del consentito dalle ferree leggi militari sull'aggregazionismo, almeno finché le loro istanze non trovarono fisiologicamente uno sbocco e una larga legittimazione nell'associazione ANACNA che riuniva, fino a quel momento, i pochi "controllori civili" che si erano formati intorno alle forze di occupazione americane ed inglesi negli anni della ricostruzione del settore dell'assistenza al volo.

L'Associazione Nazionale Assistenti e Controllori della Navigazione Aerea era nata nel 1959 per sostenere, in maniera pionieristica, la presa di coscienza della necessità di seguire anche in Italia il percorso intrapreso dagli altri principali paesi occidentali aeronauticamente evoluti circa la costituzione

di un servizio civile di assistenza al volo. L'associazione rimase per molti anni isolata in queste sue richieste e, dato l'esiguo numero di aderenti, non destò l'attenzione dei vertici militari e politici.

Il vero punto di svolta fu quando, nel 1974, entrarono a far parte dell'ANACNA gli ufficiali e i sottufficiali controllori ed assistenti dell'Aeronautica Militare che ne costituirono l'ossatura operativa e il canale istituzionale del loro movimento. Da questo momento ovviamente l'ANACNA divenne oggetto dell'attenzione dei servizi segreti militari (SIOS), che ne infiltrarono agenti all'interno senza per questo evitare che la principale linea d'azione, varata dalla stessa associazione, fosse quella di volere la smilitarizzazione dei servizi alla navigazione aerea. Tale azione si fece ancor più concreta quando si unirono alla compagine ANACNA i militari aderenti al "Movimento democratico del nord", portando la stessa associazione ad annoverare tra le sue file la quasi totalità dei controllori e degli assistenti alla navigazione aerea e diventando, per questo motivo, il principale e più accreditato interlocutore presso le istituzioni con le quali si trovavano di volta in volta a confrontarsi sulle ipotesi di modifica dei servizi¹³.

Contemporaneamente a questo iniziò, seppur timidamente, anche tra l'opinione pubblica una presa di coscienza del problema che fino ad allora aveva riguardato solo problemi tecnici e come tali circoscritti. Dimostrazione di ciò fu anche un articolo apparso sul Corriere della Sera del 16 luglio 1975, a firma di Enzo Passanisi (*all. 1*) dove, per la prima volta, vengono portate alla conoscenza di una vasta platea le condizioni di lavoro dei controllori del traffico aereo in riferimento alla particolarità del lavoro, alle responsabilità che comporta, ai disagi di una situazione economica che non consente loro di

¹³ A. Triola, *Le strade invisibili*, IBN Editore, Roma 2007, p. 211, 212.

avere adeguato riconoscimento per il lavoro svolto, soprattutto se confrontato con quanto avveniva nel resto del mondo occidentale¹⁴.

Tutto questo, seppur con ritardo e vari tentennamenti, portò l'Aeronautica Militare ad affrontare il problema in maniera più decisa, preoccupata dal fatto che una consistente fetta del proprio personale convergesse in maniera preoccupante verso posizioni critiche nei confronti dell'istituzione con l'incognita de-stabilizzatrice che ciò comportava. Risultato di ciò fu l'istituzione, presso lo Stato Maggiore dell'Aeronautica, di una commissione di studio che elaborò nell'aprile del 1979 un'ipotesi di trasferimento ad un organismo civile della responsabilità dell'assistenza alla navigazione aerea rimanendo in capo all'Aeronautica una organizzazione di controllo sovra-ordinata che potesse garantire alla stessa Aeronautica l'utilizzo degli spazi aerei per l'assolvimento dei suoi compiti di istituto. La proposta era ritenuta da più parti degna di valenza e sembrava essere un buon punto di incontro tra le varie richieste ma, come spesso accade in questi casi, un po' per mantenere il favorevole status-quo, un po' per ragioni di contrapposizioni ideologiche (inevitabili in quel periodo storico), non vi fu adeguato seguito¹⁵.

Non di meno alcuni avvenimenti di quei mesi, come la smilitarizzazione della Polizia di Stato, accrebbero nei vertici militari reticenti l'idea che la civilizzazione di un così importante e strategico settore sarebbe diventato facile terreno di conquista delle compagini sindacali e, come conseguenza di ciò, l'esposizione al rischio dell'esercizio del "diritto di sciopero" da parte di una categoria di professionisti che, sebbene numericamente esigua, aveva una forte coesione e la capacità di mettere in crisi l'intero sistema dell'aviazione civile. Sembrerebbe questo un fatto secondario ma, come si avrà modo di

¹⁴ E. Passanisi, "Gli angeli custodi del volo tranquillo", in "Corriere della Sera", 16 luglio 1975.

¹⁵ A. Triola, *op. cit.*, p. 213, 214.

scoprire, rappresentò uno dei pilastri delle richieste connesse alla smilitarizzazione oltre che uno dei punti su cui ci si scontrò maggiormente¹⁶.

Ma l'apparente idillio tra il mondo sindacale e il mondo dei movimenti dei controllori non fu una cosa scontata sin dall'inizio e ciò per una serie di motivi: per l'aspetto corporativo e lobbistico che tali movimenti mostravano; per la forte convinzione da parte dei sindacati confederali che la spinta principale erano le richieste economiche e di carriera; per la contrapposizione ad un ambito, quello militare, estremamente delicato in quel periodo storico. Anche il mondo politico viveva con un certo distacco le vicende dei controllori auto-convincendosi che l'inerzia legislativa, che si protraeva praticamente da 30 anni, fosse dovuta anche all'irricevibilità normativa delle richieste stesse.

Fu in questo periodo che, di fronte ad una situazione di fatto in pieno stallo, che i militari iniziarono a maturare l'idea di qualche azione forte e risolutiva. Come riporta infatti il quotidiano "Il Giorno" del 2 aprile 1979 (*all. 2*), alcuni controllori iniziarono a depositare presso dei notai le domande di dimissioni che sarebbero state eseguite se il mondo politico e parlamentare non avesse accolto le loro richieste. A tal proposito ci sono da fare due considerazioni:

- la prima riguarda il fatto che i controllori con le loro dimissioni erano, anche nei fatti, addivenuti ad una posizione comune circa la svolta da imprimere alla faccenda, cosa non scontata fino a quel momento in cui, anche all'interno dell'associazione ANACNA, c'era chi voleva adottare una linea più morbida come dimostrato dalle posizioni adottate dall'allora Presidente Carlo Gualtieri che, come racconta lui stesso nel

¹⁶ Ivi, p. 215

suo sito, si opponeva a quella strategia, tanto da uscire dalla scena principale¹⁷.

- Come si vedrà più avanti le stesse dimissioni (*all. 3*) presentano una forma tanto particolare quanto arguta nella stesura e nell'attuazione.

Davanti alla convinzione dei controllori che la riforma del settore dovesse necessariamente passare per la smilitarizzazione dei servizi di assistenza al volo, i responsabili del Governo di allora misero in campo alcune azioni propedeutiche, come l'istituzione di un Comitato misto Difesa-Trasporti, che, seppur lodevole nelle intenzioni, si dimostrò non soddisfacente rispetto alle richieste dei controllori, dato che si ipotizzava un lento passaggio dalla gestione militare a quella civile con una serie di distinguo e limitazioni alla presenza al tavolo del negoziato dei controllori stessi¹⁸. Ma, quello che probabilmente risultò più grave, oltre a rappresentare una incredibile leggerezza dei comandi militari, furono le continue pressioni a cui fu sottoposto in quel periodo il personale del controllo del traffico aereo in quasi tutti gli enti operativi periferici mediante provvedimenti disciplinari e peggioramento dei turni. Queste azioni da un lato compattarono ancor di più il personale controllore e dall'altro evidenziarono ancora una volta che la linea predominante all'interno dei comandi della forza armata era quella dell'intransigenza e quindi del rifiuto della smilitarizzazione.

Se mai fosse possibile, la già delicata situazione si aggravò quando il Governo, rappresentato dal sottosegretario ai trasporti Costante Degan, fece trapelare i contenuti di un progetto di riforma del settore che suonò come la goccia che fa traboccare il vaso e fu interpretata da tutti come un'autentica e ulteriore provocazione. In questo progetto infatti vengono accolte solo in linea

¹⁷ C. Gualtieri, "Storia minima dell'ATC in Italia", www.webalice.it/carlo_gualtieri.

¹⁸ Dal 20.03.1979 al 04.08.1979 – V Governo Andreotti – VII Legislatura DC, PRI, PSDI. Ministro della Difesa Attilio Ruffini, Ministro dei Trasporti Luigi Preti.

di principio le richieste dei controllori, in quanto era prevista la costituzione di un'Azienda Autonoma di Stato per l'Assistenza al Volo ed il Traffico Aereo Generale a cui l'Aeronautica avrebbe gradualmente ceduto una parte dei suoi servizi, ma i punti di similitudine con le richieste dei controllori terminano qui, poiché il passaggio del personale alla costituenda azienda avrebbe riguardato inizialmente solo il 30% del personale e in un tempo imprecisato un'altra parte del personale e, cosa singolare, tale passaggio sarebbe stato gestito dall'Aeronautica con l'istituto del "comando" anche verso quel personale che non avesse voluto transitare, con l'evidente scopo di "epurare" la forza armata da quel personale ritenuto scomodo o più genericamente indesiderabile o per motivi disciplinari o per motivi professionali. Ai vertici della nuova azienda ci sarebbero stati generali e dirigenti ministeriali che non avevano alcuna esperienza nella gestione di un'azienda di Stato oltretutto caratterizzata da una così elevata specificità. Della vicenda colpì tantissimo l'aspetto punitivo e non è difficile notare l'enorme cambiamento di posizione manifestato dallo stesso sottosegretario Degan che, rilasciando un'intervista a Sebastiano Puglisi sulle pagine de "Il Gazzettino" del 19 luglio del 1979 (*all. 4*), manifestava posizioni più accondiscendenti alle richieste dei controllori¹⁹.

Inaspettatamente per gli stessi relatori, i contenuti di questa bozza di riforma ebbero l'effetto di far schierare in maniera definitiva dalla parte degli insorti persino i sindacati confederali (CGIL, CISL, UIL) che fino a quel momento si erano mantenuti cauti per i motivi prima esposti; ciò perché l'aspetto più eclatante contenuto nella bozza legislativa era la completa "demolizione" della disciplina del diritto di sciopero con una serie di proposte aberranti dal punto di vista sindacale: preavviso minimo di trenta giorni, garanzia del servizio verso tutta una serie di voli così come stabilito dal Ministero dei Trasporti di concerto con quello della Difesa, contingentamento

¹⁹ S. Puglisi, "Come togliere le stellettole alle sentinelle del cielo", in "Il Gazzettino", 19 luglio 1979.

del personale ma, quello che rappresentò l'apice della provocazione, fu che, qualora il personale si fosse rifiutato di fornire assistenza ai voli garantiti o avesse messo in campo forme di sciopero bianco, come la letterale applicazione delle normative internazionali o la pignolesca interpretazione delle stesse, si sarebbero comminate sanzioni esemplari come la reclusione da uno a quattro anni.

In pratica si voleva trasferire in campo civile alcune delle regole militari con ulteriori aggravanti e, con lo sconfinamento nel campo penale, veniva pesantemente limitato un diritto che dal 1948 era costituzionalmente garantito. Si può quindi ben comprendere come l'introduzione di queste norme rappresentasse un caso unico nell'ambito della legislazione sindacale e del lavoro e per questo inaccettabile da parte anche, e soprattutto, della compagine sindacale che ne temeva gli eventuali effetti a catena negli altri campi del lavoro.

Nella sostanza con questo atto governativo scellerato si era del tutto spezzata la esile corda che teneva in piedi le trattative e per questo motivo circa 900 controllori iniziarono ad inviare le lettere di dimissioni dall'incarico che, come ricordato prima, erano state già predisposte e depositate presso un notaio, rendendo quindi seria la minaccia di un blocco completo del trasporto aereo²⁰.

Nel momento in cui i controllori annunciarono l'operatività delle dimissioni per il successivo venerdì 19 ottobre, il Governo, per il tramite del Ministro Preti, cercava di minimizzare la portata delle ipotesi trapelate della proposta Degan adducendo che il testo era tutt'altro che definitivo e che si era propensi a discutere di alcune modifiche di concerto con i diretti interessati.

²⁰ A. Triola, *op. cit.*, pp. 218-220.

Ma ormai la situazione era andata ben oltre e tutto era stato predisposto²¹. Venivano infatti preannunciate direttamente ai vari comandi dei reparti periferici le dimissioni e anche la scelta del giorno non era casuale poiché il venerdì è uno dei giorni in cui si vola di più e tra i maggiori utenti degli aerei c'erano anche i parlamentari che rientravano per il fine settimana²².

A questo punto della trattazione è utile soffermarci su un aspetto particolare di tutta la vicenda ovvero la particolarità delle dimissioni presentate, come e quando e da chi furono progettate, le implicazioni e i risvolti e gli obiettivi che si prefiggevano. Dobbiamo iniziare col dire che ai militari in generale, a norma del Codice di Disciplina Militare, era fatto assoluto divieto di riunirsi, organizzarsi e progettare azioni comuni, al di fuori del recinto istituzionale della iniziative dei vari circoli, e per la non osservanza di questa regola erano previste pesanti sanzioni disciplinari o, se del caso, reati da codice penale militare. Inoltre bisogna inserire nel discorso che nella fattispecie in esame i militari in questione erano anche controllori e assistenti del traffico aereo e ciò implicava la sottomissione, a livello tecnico, a norme internazionali. Anche al mondo politico, che si stava occupando della vicenda, sfuggiva questo aspetto e il particolare ginepraio normativo che si prospettava. I controllori, come specificato in precedenza, non chiedevano le dimissioni dall'Aeronautica Militare ma l'esonero dalle stressanti mansioni da controllore adducendo motivi personali, psicologici, di stress, e nello stesso tempo chiedevano che l'eventuale ordine a proseguire nelle mansioni fosse dato per iscritto, sollevando il controllore dagli eventuali risvolti penali che la vicenda

²¹ A seguito delle elezioni politiche del 3 giugno 1979, dalle quali scaturisce l'VIII legislatura, si insedia il 4 agosto 1979 il Governo Cossiga retto da DC, PLI, PSDI con Attilio Ruffini Ministro della Difesa, Luigi Preti Ministro dei Trasporti, Massimo Severo Giannini Ministro della Funzione Pubblica, Costante Degan Sottosegretario ai Trasporti. Tale Governo resterà in carica fino al 4 aprile 1980.

²² P. Gigli, M. Palermo, "Trent'anni dalla smilitarizzazione dei controllori del traffico aereo", in "Assistenza al volo – periodico Anacna", n. 4/2009, pp. 34-40.

avesse potuto prendere e addossandone tutta la responsabilità ai comandanti dei vari reparti che eventualmente avessero impartito tale ordine. Per ovvi motivi, data la delicatezza del lavoro svolto, nessuno dei comandanti si sarebbe preso tale responsabilità. L'aspetto forse più beffardo, che nello stesso tempo rafforzava la posizione dei controllori, era che, qualora fossero stati presi provvedimenti disciplinari, i regolamenti prevedevano la contestuale sospensione dal servizio, con la paradossale conseguenza che la paralisi del traffico sarebbe stata determinata dalla stessa Forza Armata. È impossibile a questo punto non notare e ammirare l'arguzia di un tale sistema paragonabile a quello che in altri campi sarebbe definito "scacco matto"²³.

A proposito di questo, e grazie al contributo determinante dell'allora tenente Mattia Palermo, uno dei controllori protagonisti di quelle vicende, è interessante scoprire come nacque questa strategia. Il primo grande gruppo di domande di dimissioni, circa 760, furono inviate a un notaio di Padova tra la fine del marzo ed i primi giorni di aprile 1979. A quella data esse interessavano circa il 63 per cento del personale controllore. Della strategia delle dimissioni se ne parlava già da alcuni mesi essa però venne, dato l'elevatissimo potere deterrente, decisa e sancita ufficialmente in una riunione segreta tenutasi a metà febbraio del '79 (riunione organizzata da alcuni controllori degli aeroporti del Nord Est alla quale ne parteciparono altri provenienti da diverse regioni d'Italia). In quella sede, peraltro, si cominciò a pensare anche di organizzare strutturalmente il movimento. A quella riunione ne seguì poche settimane dopo un'altra presso la Federazione Unitaria CGIL, CISL e UIL a Roma nella quale il sindacato unitario formalizzò ufficialmente il suo impegno nel farsi carico del massimo supporto politico, logistico e

²³ A. Triola, *op. cit.*, pp. 223.

morale alla nostra vicenda considerata anche la minaccia all'istituto del diritto allo sciopero posta in atto dalla proposta governativa²⁴.

Le riunioni segrete non furono sempre cosa facile. L'aspetto carbonaro, o forse sarebbe meglio dire sedizioso, rendeva tutto più difficile. Bisognava agire nell'ombra e nello stesso tempo far diffondere le notizie e le linee di azione alla più vasta platea possibile. Bisognava ogni giorno prestare servizio e contemporaneamente subire i comportamenti palesemente ostili dei superiori e dei colleghi di altre categorie che vedevano i controllori come quelli che, con le loro idee malsane, volevano sovvertire un ordine preconstituito e solo per questo da accettare. Come in un giallo che si rispetti, non mancavano pedinamenti e telefoni sotto controllo oltre che le già citate infiltrazioni dei servizi segreti militari che avevano non solo il compito di registrare e riferire quanto avveniva nelle riunioni, ma anche di spingere l'azione del movimento verso posizioni sempre più estremiste ed oltranziste, con l'evidente scopo di screditare l'operato agli occhi sia dell'opinione pubblica più moderata sia dei partiti politici di centro e della sinistra governativa. Proprio per questo motivo, e dopo aver incassato l'appoggio completo dei sindacati, era importante per il movimento creare una fitta rete di consenso anche nell'opinione pubblica. Questo fu reso possibile, oltre che dall'aiuto dei sindacati, anche dalla manifesta incapacità governativa, e soprattutto di alcuni dei ministri coinvolti, nel gestire l'intera vicenda sotto il profilo del confronto e del dialogo, che poi era quello a cui aspiravano i controllori, benché non mancassero forze politiche (più estreme) che vedevano questa vicenda come un attacco agli istituti democratici del Paese. Si notò in particolare una generale mancanza di idee costruttive da parte della classe politica, ragion per cui ogni confronto era

²⁴ Per dare supporto ai controllori fu messo in piedi un robusto collegio di esperti del quale facevano parte avvocati di grido e studiosi di prima grandezza nel panorama giuslavoristico italiano: Giuliano Vassalli, Nicola Lombardi, Guido Calvi, Gino Giugni, Alessandro Cassiani, Paolo Falcone, Tiziano Treu e altri ancora.

svuotato di contenuti. L'insieme di questi fattori fece sì che la stampa iniziò ad interessarsi sempre più frequentemente alle vicende di questi uomini alle prese con le istituzioni politiche e militari e le maggiori testate, come confermato dall'ex tenente Mattia Palermo, richiedevano sempre più interviste e dichiarazioni agli stessi controllori al fine di informare di continuo la gente.

Proprio dall'estate del 1979 iniziarono una serie di pubblicazioni di articoli di giornale con i quali furono spiegate le richieste dei controllori, le conseguenze dell'eventuale blocco dei cieli, furono intervistati i generali e i politici maggiormente coinvolti, e non mancarono articoli esaustivi a firma di giovani giornalisti, che si sono poi affermati ai massimi livelli come Ferruccio de Bortoli, che sulle pagine del Corriere della Sera illustrava la situazione in un articolo del 29 giugno e in uno dell'11 luglio (*all. 5*)²⁵. Sempre sul Corriere della Sera, ma il 16 ottobre 1979, Silvano Revelli riportava la notizia delle ormai prossime dimissioni in massa dei controllori a seguito della sopraccitata "proposta Degan" (*all. 6*)²⁶.

Contemporaneamente a questo c'è da sottolineare che i vertici fecero un gran lavoro presso la base del movimento, dal momento che una tale strategia poteva aver luogo solo se si fossero raggiunti numeri ragguardevoli, meglio ancora se avesse aderito la totalità degli interessati. Il percorso che fu intrapreso, per arrivare a mettere in atto le dimissioni, richiedeva una metabolizzazione da parte di tutti i controllori di quello che era l'obiettivo finale partendo proprio dalla situazione e dalla condizione d'incertezza, dalla faticenza in cui versava il servizio di assistenza al volo e dagli scenari europei molto diversi nei quali i loro colleghi d'oltralpe lavoravano. L'impegno fu dunque duplice, da una parte c'era l'obiettivo della condivisione costante di questi temi il cui comune denominatore era l'insoddisfazione e dall'altra

²⁵ F. de Bortoli, "Perché i controllori minacciano ancora di fermare i voli", in "Corriere della Sera", 19 giugno 1979.

²⁶ S. Revelli, "Gli uomini radar si dimettono", in "Corriere della Sera", 16 ottobre 1979.

quello della coesione del movimento attorno al percorso da seguire verso gli obiettivi da raggiungere. Doveva necessariamente passare il messaggio della assoluta necessità di arrivare alla smilitarizzazione valutando e condividendo con tutti i rischi da correre sia a livello collettivo che individuale. Questo si rivelò decisivo per alzare il livello di attenzione e a far mettere in discussione anche gli indecisi.

CAPITOLO 3

IL 19 OTTOBRE 1979 E IL BLOCCO DEI CIELI

Come si è potuto vedere sinora la situazione era prossima al collasso ma in tutto questo non si può non rilevare come proprio coloro che per primi avrebbero dovuto prendere iniziative, ovvero i politici direttamente implicati, non compresero la reale portata della minaccia e le ripercussioni che avrebbe portato l'annunciato blocco dei cieli.

Da un lato quindi troviamo il Presidente del Consiglio Cossiga che preferisce non intervenire direttamente nella questione neanche alla vigilia della data preannunciata, dicendo che non è sua intenzione e nemmeno suo compito sostituirsi ai ministri competenti; il ministro della Difesa Ruffini vincolato al suo ruolo dalle pressioni che riceveva dai vertici militari e dall'impossibilità di riformare da solo un settore che già da troppo tempo spingeva in tal senso; infine il Ministro dei Trasporti Preti che probabilmente era quello che più di tutti aveva fatto errori di valutazione sulla portata degli avvenimenti come verrà spiegato più avanti.

Unica voce dissonante all'interno della compagine governativa era il Ministro della Funzione Pubblica Giannini, l'unico ad aver intercettato il pericolo insito nella situazione di tensione che si stava creando tant'è che più volte si era espresso favorevolmente alla creazione di un organismo civile, dipendente dal Ministero dei Trasporti, che si occupasse della immediata smilitarizzazione e riforma dell'assistenza al volo, ricevendo di ritorno segnali di attenzione e dichiarazioni distensive. Purtroppo per Giannini e per chi lo sosteneva, i Ministeri competenti erano quello dei Trasporti e della Difesa

fattori della “linea dura” che non solo sconfessarono le pur interessanti proposte ma, anzi, videro questa come una indebita ingerenza²⁷.

Due avvenimenti del 18 ottobre meritano di essere citati perché, più di ogni altra considerazione, mostrano da un lato la confusione che circonda i palazzi governativi e dall’altro l’aspetto umorale che ha guidato i controllori nelle ultime ore prima del preannunciato blocco.

Risulta infatti sorprendente il comunicato dell’ITAV (l’Ispettorato Telecomunicazioni e Assistenza al Volo dell’Aeronautica Militare), a cui fanno capo i controllori, della sera del 18 ottobre, col quale vengono comunicate una serie di misure precauzionali volte ad informare gli utenti che il giorno dopo ci sarebbero stati ritardi e cancellazioni di voli in numero imprecisato ma comunque sensibile e portando, come prevedibile, le associazioni dei piloti a rifiutarsi di volare in ogni caso per mancanza di sufficienti garanzie di sicurezza che peraltro il Ministero dei Trasporti non si curò di fornire²⁸.

Nelle sale di controllo e negli aeroporti, mentre comprensibilmente la tensione saliva, i controllori erano con le orecchie tese a captare qualsiasi informazione proveniente dalle “stanze dei bottoni” e infatti non tardò ad arrivare un comunicato del Ministro Preti che, al termine della riunione con i suoi colleghi di Governo, annunciò che la situazione era sotto controllo data l’esiguità della minaccia, che non c’era nessun pericolo per la sicurezza e che il giorno dopo si sarebbe volato regolarmente, tant’è che lui stesso avrebbe comodamente viaggiato. Rammentò ai controllori pure le conseguenze

²⁷ A. Triola, *Le strade invisibili*, IBN Editore, Roma 2007, pp. 221, 222.

²⁸ La comunicazione dei probabili disagi venne fornita come da prassi a mezzo NOTAM (*Notice to Airmen*), che è lo strumento ufficiale abitualmente usato in campo aeronautico, col quale il fornitore dei servizi alla navigazione aerea (in questo caso l’Aeronautica attraverso l’ITAV) informa l’utenza (piloti, compagnie, società di gestione) del degrado dei servizi che si possono verificare per i più svariati motivi: chiusura di aeroporti per manutenzione, cattivo tempo, lavori, indisponibilità di radioassistenze alla navigazione o apparati meteorologici, scioperi del personale, ecc.

disciplinari a cui andavano incontro, cosa inutile in quanto ben nota da tempo agli stessi militari. Tutto ciò suonò come una provocazione inaccettabile e portò anche gli ultimi indecisi tra i controllori ad appoggiare pienamente la linea della rivolta attraverso ulteriori domande di dimissioni che il giorno dopo copiosamente arrivarono sulle scrivanie dei relativi comandi. Non è lontano dalla verità affermare che, paradossalmente, la piena riuscita dell'operazione era stata anche merito della goffa e inopportuna esternazione del Ministro Preti.

Il giorno successivo, il fatidico 19 ottobre 1979, il copione venne rispettato pressoché integralmente su tutte le sedi di lavoro grandi e piccole. Come accuratamente progettato, il turno del mattino prese regolarmente servizio alle ore otto. Lo scopo era quello di gestire il solo traffico militare, quello che volava per motivi sanitari o di emergenza, i sorvoli internazionali, e i voli prossimi all'atterraggio; non essendo accordate nuove autorizzazioni di partenza e avendo opportunamente avvisato i loro colleghi controllori degli Stati adiacenti, si arrivò in poche ore al blocco dello spazio aereo italiano. Nelle sale arrivi e partenze delle aerostazioni, sui monitor cominciano ad apparire annunci di ritardi e cancellazioni mentre le compagnie cercavano di riprogrammare i voli senza successo. La paralisi colpì per primo l'aeroporto di Palermo Punta Raisi, seguito da Catania, Napoli, Fiumicino e poi via via tutti gli altri fino al fermo totale che si verificò attorno alle 13,00²⁹.

Gli altri controllori, nel frattempo, si presentarono in mattinata per confermare le loro dimissioni dall'incarico davanti ai loro comandanti, i quali cercarono di mettere in atto un'opera di convincimento *last minute* non si sa bene per quale motivo: o per non lasciare nulla di intentato o per tener fede alle istruzioni ricevute. I comandanti dei reparti, dopo aver reiterato l'ordine di

²⁹ P. Gigli, M. Palermo, "Trent'anni dalla smilitarizzazione dei controllori del traffico aereo", in "Assistenza al volo – periodico Anacna", n. 4/2009, pp. 34-40.

raggiungere il posto di lavoro, si trovarono quindi di fronte a subordinati che non rifiutavano di prendere servizio, ma lo limitavano a talune tipologie di voli, lasciando a terra la maggioranza, e mettendoli per questo davanti ad un dilemma: se accettano il “servizio limitato” come dalle dichiarazioni dei dimissionari, praticamente ne legittimano l’operato e si arrogano poteri di competenza dello Stato Maggiore, che accuratamente tace; se impongono ai ribelli, con un ordine scritto, di tornare al normale servizio, si assumono personalmente la responsabilità di qualsiasi cosa dovesse accadere, visto che i controllori si sono dichiarati fisicamente e psichicamente non in grado di svolgerlo. Nessuno ovviamente ritenne di dover rischiare, tanto più che difettarono precisi ordini in proposito, ancorché ripetutamente sollecitati.

A livello istituzionale il pomeriggio del giorno 19 risultò parecchio movimentato infatti, mentre si stava delineando il rallentamento e il blocco delle operazioni, i rappresentanti dei sindacati confederali CGIL CISL e UIL chiesero l’immediata sostituzione di tutti i responsabili amministrativi e politici del blocco, a cominciare dal Ministro Preti, il quale fece però sapere di aver semplicemente informato delle misure prese dalla Difesa in relazione alla situazione e di non sapere perché queste non avessero funzionato, non avendo competenza sul settore militare. Si assiste in pratica alla solita scenetta dello scarica barile. Le misure di cui parla il Ministro Preti altro non erano che rammentare ai controllori del traffico aereo la loro condizione di militari e, quindi, non soltanto fare appello al loro senso del dovere, ma anche rendere espliciti i limiti imposti alla loro azione dal codice militare. Tutte cose già ben conosciute da tempo dal movimento.

La situazione, giunta ad un punto di non ritorno per gli scioperanti e ad uno stallo estremamente pericoloso per le autorità civili e militari del settore, iniziò a rischiararsi verso le 17, ma solo per un intervento personale e diretto del Presidente della Repubblica Pertini, che già qualche giorno prima aveva

esortato i protagonisti a trovare una soluzione per evitare l'isolamento dell'Italia dal resto del mondo. Egli convocò per primi al Quirinale alcuni rappresentanti dei c.d. "uomini radar" (il Capitano Verdacchi, il Tenente Palermo, il maresciallo Melatti), per farsi esporre i problemi e ascoltare le possibili soluzioni. Dopodiché ebbe un colloquio con il Presidente del Consiglio, i ministri della Difesa e dei Trasporti, il capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica ed il comandante dell'ITAV. Tale giro di consultazioni fu risolutivo al dipanamento della matassa.

Quali fossero le soluzioni, lo si apprendeva dopo poco in sede sindacale, mentre i rappresentanti dei "ribelli" si prodigavano a far conoscere ai loro colleghi le indicazioni ricevute dalla Presidenza della Repubblica. Si era raggiunto un compromesso ritenuto onorevole dai leader della protesta, poiché il Governo si era impegnato a varare, il martedì successivo, due distinti provvedimenti: un decreto legge di immediata applicazione con il quale veniva istituito un apposito organo a carattere straordinario (Commissariato) nell'ambito dell'amministrazione civile dello Stato, con il compito di procedere rapidamente alla progressiva smilitarizzazione, a domanda, del personale addetto ai servizi di assistenza al volo; un disegno di legge, contenente una delega al Governo, per l'istituzione di un'apposita "agenzia" per la gestione del controllo del traffico aereo, in modo analogo a quanto avveniva nei paesi aeronauticamente evoluti. Era inoltre previsto che il disegno di legge sarebbe stato elaborato con la partecipazione di alcuni dei componenti il "comitato di lotta"³⁰.

In serata i capi del movimento comunicavano la decisione della ripresa dell'attività sulla base delle garanzie offerte dal "cittadino più degno d'Italia". Si sottolineava, comunque, che le dimissioni non venivano ritirate, ma che ne era soltanto sospesa l'esecutività con la minaccia che sarebbe stata riattivata in

³⁰ P. Gigli, M. Palermo, *op. cit.*, pp. 34-40.

caso di mancata realizzazione degli impegni presi dal Governo. Veniva in sostanza accordata piena fiducia alla persona del Presidente della Repubblica, poca o nulla a tutti i principali esponenti della compagine governativa³¹.

Appena si tornò ad una relativa calma iniziarono ad arrivare i primi commenti da parte dei maggiori organi di informazione che sottolinearono due aspetti: la unanime critica all'operato del Governo e la "unicità" dell'intervento del Quirinale, dato che era la prima volta che un Presidente della Repubblica assume direttamente un ruolo di mediazione politica e sindacale in modo per niente ortodosso rispetto ai compiti istituzionali. Anzi, per alcuni l'ingerenza del Capo dello Stato si collocava fin troppo al limite delle sue competenze sebbene c'è da considerare che egli era pur sempre il capo delle Forze Armate ed aveva comunque agito nell'interesse della Repubblica a seguito del vuoto creatosi facendo anche leva sul prestigio personale di cui godeva e che lo metteva al riparo da critiche politiche strumentali.

³¹ A. Triola, *op. cit.*, pp. 224-230.

CAPITOLO 4

IL DOPO E LE RIFORME

Passato il momento dell'azione "il dopo" si presenta come un periodo comunque denso di avvenimenti relativi alle conseguenze provocate in seno ai militari dall'onda d'urto della protesta, al cammino parlamentare-governativo delle proposte di riforma e al malessere delle gerarchie militari.

Con una tempestività sospetta iniziarono in tutte le sedi operative pesanti azioni di ritorsione nei confronti dei "ribelli" sia da parte dei colleghi di altre categorie, sia da parte dei comandanti di reparto. I primi iniziarono ad utilizzare mezzucci per sottolineare la loro disapprovazione nei confronti dell'operato dei controllori, impedendo loro l'ingresso ai circoli, manifestando astio di vario tipo, ecc. Gli altri invece approfittarono della loro posizione per inasprire alcune situazioni già esistenti sia per ripicca in seguito allo smacco subito, sia per sottolineare il fatto di non essere più graditi all'interno dell'organizzazione militare per il grave atto compiuto. Tanto furono diffuse queste azioni che portarono lo stesso "comitato" a chiedere alle istituzioni di far porre un freno per non compromettere la tregua faticosamente raggiunta. Non di meno la situazione poteva dirsi delicata per quanto riguardava l'applicazione del codice militare ai danni dei militari disobbedienti che erano stati di fatto legittimati dalla più alta autorità militare dello Stato. I generali spingevano per la diffusa e completa applicazione mentre i politici ritenevano opportuno non agire in tal senso per non agitare le acque che si erano faticosamente acquietate. L'*empasse* istituzionale era piuttosto evidente³².

³² P. Gigli, M. Palermo, "Trent'anni dalla smilitarizzazione dei controllori del traffico aereo", in "Assistenza al volo – periodico Anacna", n. 4/2009, pp. 34-40.

I giorni tra il 20 e il 23 ottobre furono quelli in cui furono approntati gli strumenti legislativi alla base degli accordi di qualche giorno prima con dall'altra parte i controllori che cercavano di capire cosa stesse avvenendo nelle aule delle apposite commissioni tecniche. Finalmente nel tardo pomeriggio del 24 ottobre il Consiglio dei Ministri approva due provvedimenti: un D. L. n. 511/1979 che istituisce il "Commissariato per l'Assistenza al Volo" e ne regola il graduale trasferimento, relativamente agli aeroporti civili, delle competenze dall'ITAV, nei tempi tecnici necessari; un disegno di legge delega per delineare la nuova organizzazione dell'assistenza al volo civile contenente pure le norme regolatrici del diritto di sciopero molto vicine a quelle della proposta Degan di pochi mesi prima, in riferimento ai preavvisi necessari, la non concentrazione degli scioperi, la salvaguardia di alcuni particolari tipi di utenza e, ovviamente, il contingentamento del personale necessario.

Mentre sembrava che le cose si stessero mettendo a posto avvenne un fatto particolare che rischiò di far capitolare gli eventi e cioè che i circa 1200 controllori furono denunciati presso la procura militare per ammutinamento e disobbedienza e altre pesanti accuse nei confronti dei capi della rivolta. In seguito a questo, siamo nei primi giorni di novembre, i controllori iniziarono di nuovo ad attuare pesanti forme di protesta che portarono nuovamente il caos nei cieli italiani con pesanti ritardi e diverse cancellazioni di voli.

Il fatto in sé porta anche tutte le relative discussioni circa la tutela del diritto allo sciopero costituzionalmente garantito e la perseguibilità penale, prima ancora che civile, di lavoratori che esercitano un diritto. La matassa è quanto mai ingarbugliata e nella ridda di voci e discussioni che ne conseguono e che interessano corpi parlamentari, costituzionali, governativi e militari, non si scorge nulla di risolutivo finché non viene approvato, dal comitato dei controllori, un "codice di autoregolamentazione" che disciplina

unilateralmente il diritto allo sciopero della categoria, sulla falsariga di analoghe disposizioni già esistenti nel settore dei trasporti. Viene, quindi, offerta alle forze politiche una manifestazione di disponibilità su una delle materie più sensibili e controverse, cercando di non sostituirsi al legislatore ma offrendo una sponda per giungere ad un compromesso. L'appello non cade nel vuoto e le apposite commissioni parlamentari, intravedendo uno spiraglio di concertazione, si mettono all'opera per redigere il testo per la conversione in Legge del D. L. n. 511 del 24 ottobre 1979 da cui partorrà la Legge n. 634 del 22 dicembre 1979. In pratica viene istituito dal 1° gennaio 1980 il Commissariato per l'Assistenza al Volo Civile (CAVC) nel quale confluirà a domanda il personale controllore e assistente dell'Aeronautica Militare, viene regolato il diritto allo sciopero del settore e vengono individuati gli aeroporti civili e quelli militari aperti al traffico civile nei quali la gestione dei servizi del traffico aereo e delle informazioni aeronautiche diviene a tutti gli effetti civile³³.

³³ A. Triola, *Le strade invisibili*, IBN Editore, Roma 2007, pp. 230-246.

CAPITOLO 5

IL CURIOSO CASO DI MALTA

In Italia gli avvenimenti relativi all'assistenza al volo furono davvero tumultuosi, erano spinti e sostenuti da bisogni tecnici e personali, implicarono le più alte istituzioni nazionali, ebbero conseguenze su tutto il territorio e un risalto internazionale ma, in fondo, ebbero una loro ragion d'essere di tipo logico perché, in definitiva, riguardava solo il ritardo con cui l'Italia si uniformò ad un modo di operare che era comune a tutto il mondo occidentale e aeronauticamente evoluto.

Quello che avvenne a Malta invece è incredibile, prima ancora che in controtendenza, e non ci sono termini di paragone a cui riferirsi. Lo spunto per questa breve trattazione giunge grazie alla voce di uno dei protagonisti della rivolta avvenuta in Italia, il quale si trovò, pochi giorni dopo il 19 ottobre 1979, a parlare al telefono con un suo collega maltese che amaramente (per lui) sottolineava l'ironia del destino per il fatto che i controllori del traffico aereo maltesi, pochi mesi prima, erano stati costretti a "vestire" l'uniforme militare dopo che per anni avevano svolto la loro professione da lavoratori civili. Ma per arrivare a questo è utile avere un quadro della situazione.

Si può iniziare a parlare di traffico aereo civile a Malta solo dopo la fine della seconda guerra mondiale, dato che fino a quel momento l'aeroporto principale di *Luqa* e gli altri presenti sull'isola erano stati adibiti a soli scopi bellici della *Royal Air Force* dato che Malta era una colonia britannica. La fine degli anni quaranta videro la nascita dell' *International Civil Aviation Organization (ICAO)* come un'agenzia delle Nazioni Unite alla quale però Malta non poté aderire in quanto colonia e per questo i servizi di controllo del traffico aereo erano regolati dal "*Colonial Air Navigation Act*".

Ma proprio la fine della guerra e la nascita dell'ICAO, unito al crescente sviluppo del traffico aereo civile, fece emergere anche a Malta la necessità di organizzare i servizi per permettere il contemporaneo uso degli aeroporti e dello spazio aereo sia ai voli militari che a quelli civili. Proprio per questo motivo i regolamenti internazionali prevedevano che gli aerei militari, tranne se coinvolti direttamente in attività operative o all'interno di apposite porzioni di spazio aereo, avrebbero dovuto conformarsi alla regolamentazione civile. A tal fine l'aeroporto principale di *Luqa* venne adibito all'uso congiunto civile-militare mentre gli altri due aeroporti militari presenti sull'isola (*Hal Far e Tà Qali*) potevano essere usati dagli aerei civili in caso di necessità o emergenza. Il servizio di controllo dello spazio aereo sovrastante Malta e le sue acque fu gestito da una unità di controllo civile col nome di *Flight Information Centre (FIC)*.

In quel periodo la Gran Bretagna esercitava la sua influenza anche sulla Libia dove aveva diverse basi e dove però non esistevano servizi del traffico aereo e fu per questi motivi che il governo Britannico decise di affidare la gestione dei servizi di comunicazione alla società *International Aeradio (IAR)* che poi divenne *IAL*) inglobando lo spazio aereo libico in quello maltese. I controllori del FIC di Malta, che inizialmente erano tutti emigranti britannici ma ai quali si aggiunse in un secondo momento un Maltese, furono presto assunti dalla IAL per gestire uno spazio aereo enorme al di sopra della Libia e della stessa Malta e delle relative acque. Nel 1954 tutti i controllori emigranti della IAL erano stati rimpiazzati dai maltesi e fu stabilito, in sede ICAO, che l'autorità dell'aviazione civile della Gran Bretagna delegasse la IAL quale autorità preposta all'emanazione delle licenze professionali per i controllori civili maltesi. Nel contempo la *Royal Air Force* avrebbe provveduto ad emanare le proprie licenze ai controllori militari che operavano nelle torri di controllo dei tre aeroporti prima citati e nel relativo controllo di

avvicinamento³⁴. Con l'incremento del traffico aereo che iniziò a manifestarsi agli inizi degli anni '60 furono istituite nuove rotte e furono migliorati gli apparati di comunicazione e venne impiegato nuovo personale al FIC (che cambiò il suo nome in ACC – *Area Control Center*) per un totale di 10 controllori.

Gli avvenimenti storico/politici si intrecciano inevitabilmente con quelli legati alle vicende dei controllori quando il 21 settembre 1964 Malta divenne uno Stato indipendente per cui l'aviazione civile passò sotto la diretta responsabilità del governo maltese che ottenne sin da subito l'adesione all'ICAO. Allo stesso tempo fu firmato con la Gran Bretagna un trattato le cui clausole avrebbero giocato un ruolo importante nella storia del controllo del traffico aereo maltese. Infatti era previsto in esso che la RAF avrebbe gestito il servizio sugli aeroporti maltesi finché ci fosse stata presenza britannica sull'isola per cui la formazione e l'assunzione di personale maltese sarebbe sempre dipesa dalla volontà del governo britannico.

Proprio in quel periodo però i controllori di tutto il mondo iniziavano a unirsi in proprie associazioni professionali o sindacali fino a creare nel 1961 l'*International Federation of Air Traffic Controller's Association (IFACTA)* che ne raggruppava le istanze e che riuscì ad ottenere anche il riconoscimento internazionale. Nel 1968 fu siglato un nuovo contratto collettivo di lavoro tra la IAL e il sindacato confederale che rappresentava la maggior parte del personale che, sebbene portò indubbi vantaggi salariali, lasciò nel personale la convinzione che la trattativa sarebbe stata migliore se essi avessero avuto un loro sindacato professionale. Il passo successivo fu conseguenza di questo e

³⁴ Generalmente i servizi di controllo del traffico aereo si suddividono in:

- Controllo di aeroporto (per gestire il traffico sulle piste e per aria nelle immediate vicinanze dell'aeroporto);
- Controllo di avvicinamento (per le fasi in volo relative alle procedure di arrivo e partenza);
- Controllo d'area o in rotta (per le fasi del volo che si svolgono in rotta).

infatti essi formarono ben presto il *Malta Air Traffic Control Officer's Association (MATCA)* ottenendo anche l'adesione all'IFACTA.

Alla scadenza dei cinque anni del trattato, i governi maltese e britannico ebbero una disputa su quello che doveva essere il prosieguo poiché i maltesi vollero rinegoziare l'intero trattato a seguito del cambio unilaterale, da parte britannica, degli accordi in merito alle sovvenzioni che Malta riceveva. Si registrò, inoltre, in quel periodo l'ascesa al potere in Libia del Colonnello Gheddafi a scapito del re Idris.

Nei primi anni settanta le forze armate inglesi iniziarono i preparativi per un lento e ordinato ritiro dal suolo di Malta e con esso anche il passaggio al governo maltese dei compiti relativi all'aeroporto di *Luqa* anche se ciò non fu facile perché mancava il personale che avrebbe dovuto sostituire i militari inglesi nella torre di controllo dal momento che i controllori della IAL erano già in numero esiguo e peraltro non qualificati a lavorare nella torre di controllo. Per questo motivo il governo maltese fece un accordo con quello egiziano per il "prestito" di alcuni controllori. Di fatto poi la situazione prese a migliorare e i controllori egiziani stettero solo poche settimane, insufficienti per riuscire ad essere abilitati all'esercizio. C'è da aggiungere di rilevante che era giunto nel frattempo il termine del contratto che legava la IAL al governo e, inoltre, il governo libico chiese espressamente di poter gestire autonomamente l'intero spazio aereo (FIR).

La controversia fu risolta dividendo in due parti lo spazio aereo e attribuendo la porzione superiore a Malta e quella inferiore alla Libia con l'accordo che se per qualche ragione Malta non avesse potuto gestirla, allora sarebbe subentrata la Libia. In relazione a questo, quando le discussioni finanziarie tra Malta e la Gran Bretagna terminarono, si raggiunse l'accordo che quest'ultima avrebbe garantito la copertura delle spese in relazione alla gestione della FIR e avrebbe sostenuto le spese relative al personale ex-IAL

(alle stesse condizioni) ma solo fino al 31 marzo 1979, termine dopo il quale non avrebbero accettato ulteriore responsabilità in merito.

Per motivi di malattia e per altri motivi i controllori all'ACC però diminuirono in modo allarmante e per questo Malta fece un accordo con l'Italia per l'invio di tre controllori militari (in quel periodo in Italia i controllori erano solo militari) che, essendo già esperti, riuscirono ad abilitarsi in breve tempo e a prendere servizio per qualche mese. Successivamente il governo maltese decise di incrementare il numero dei controllori all'ACC i quali furono addestrati da uno dei controllori maltesi già in servizio, mentre negli aeroporti furono assunti e addestrati dieci controllori direttamente dalla preposta autorità inglese.

Si può quindi affermare che nel 1978 Malta disponeva di un numero adeguato di controllori tali da poter gestire in autonomia il servizio; quello che però ancora mancava era una struttura organizzata a cui potessero appartenere e fare riferimento. Fu così deciso che i controllori sarebbero dipesi funzionalmente dal dipartimento dell'aviazione civile ma sarebbero stati inquadrati per quanto riguarda stipendio e disciplina nella forze armate maltesi a partire dal 31 marzo 1979, data in cui i controllori inglesi della RAF avrebbero definitivamente lasciato le torri di controllo degli aeroporti maltesi.

Quanto accadde a Malta è un fatto davvero singolare anche alla luce degli avvenimenti che proprio in quei mesi vedevano l'avvio della smilitarizzazione dei controllori italiani e se già l'Italia era stata fino a quel momento un caso unico nel panorama occidentale, ancor più singolare risulta quindi il movimento in controtendenza che si verificò nell'aviazione civile maltese.

La situazione rimase pressoché invariata fino al 1986 quando a seguito di contrattazione tra le autorità governative e una rappresentanza di controllori, si riuscirono ad ottenere alcune migliorie ovvero che il personale fosse

inquadrate nel ruolo non combattente della forza armata, che non avrebbe più indossato l'uniforme e avrebbe ottenuto degli aumenti stipendiali. Ma se da un lato con questa manovra veniva sottolineata la specificità del lavoro di controllore, dall'altra le autorità ne vanificarono gli effetti concedendo, poco dopo, degli aumenti stipendiali anche a tutti gli altri militari non controllori. Quest'ultimi ovviamente chiesero la riapertura delle trattative ma, come spesso accade, non ci fu risposta a questa richiesta. Ciascun controllore quindi, forse mutuando l'esperienza italiana, scrisse e inviò al Ministro per l'aviazione civile una petizione individuale ma identica nei contenuti per rivendicare le loro richieste. Il 28 febbraio 1995 il personale libero dal servizio si recò al ministero per consegnare la petizione nelle mani del Ministro che però non era disponibile e nessuno dei sostituti si incaricò di accettare la petizione. Decisero quindi di aspettare il ritorno del Ministro facendo anche passare l'orario a cui avrebbero dovuto dare il cambio ai loro colleghi per espletare il turno pomeridiano. Più tardi furono anche raggiunti da altri colleghi con la conseguenza che l'aeroporto di *Luqa* rimase chiuso al traffico per qualche tempo. L'azione fu risolutiva perché iniziarono immediatamente le trattative, parallelamente alla ripresa dell'attività lavorativa, che portarono i controllori ad avere da quel momento le loro retribuzioni agganciate a quelle dei lavoratori degli altri servizi pubblici.

La civilizzazione invece dovette attendere ancora qualche anno e comunque la fase nel mezzo fu caratterizzata da altre vicende. Nel 1998 infatti i controllori maltesi furono assunti e inquadrati, alle stesse condizioni, nella società *Malta International Airport (MIA)* che gestiva l'aeroporto di *Luqa* e che in seguito fu una parzialmente privatizzata. La privatizzazione però contrastava con il particolare servizio reso dai controllori ed è per questo che il governo ritenne di dover mantenere presso di sé le attività dei servizi del traffico aereo per il tramite di una nuova società pubblica chiamata *Malta Air*

Traffic Services Limited (MATS), che vide la luce il 27 marzo 2001 ed iniziò ad operare con pieni poteri dal gennaio 2002, e che inglobò tutto il personale controllore sia degli aeroporti che dell'ACC.

Con questo ultimo atto si chiude un capitolo bizzarro della storia maltese e non è facile comprendere il perché del susseguirsi e dell'intrecciarsi di tutti questi avvenimenti. Probabilmente ad aver inciso in maniera determinante sullo sviluppo dei fatti contribuisce lo status di colonia britannica che Malta ha avuto fino a pochi decenni fa e forse, anche se non è emerso chiaramente, la posizione geografica strategica al centro del mediterraneo che negli anni '80 era il palcoscenico di situazioni di tensione tra la Libia e altri paesi occidentali³⁵.

³⁵ AA.VV., *Malta air traffic services limited – ATC history*, www.maltats.com

CONCLUSIONI

Quello che successe alla fine degli anni Settanta, relativamente ai servizi della navigazione aerea, ha davvero dell'incredibile se osservato oggi alla luce degli enormi cambiamenti che sono nel frattempo intervenuti nell'ordinamento italiano. Fino a qualche anno fa i servizi pubblici essenziali (elettricità, gas, trasporti, telecomunicazioni, ecc.) erano forniti da aziende di Stato in regime di sostanziale monopolio; poi è intervenuta la legislazione europea, a cui abbiamo dovuto conformarci, a far sì che vi fosse una liberalizzazione di tali servizi e la contemporanea privatizzazioni degli enti pubblici economici appartenenti allo Stato. Pensare di avere oggi un servizio così importante e delicato, come quello dell'assistenza al volo al traffico aereo civile, ancorato a strutture statali, estremamente burocratizzate, il cui obiettivo è la difesa nazionale, sarebbe davvero anacronistico. Probabilmente, prima o poi, sarebbe intervenuta anche in questo campo la legislazione europea a favorire la civilizzazione, ma con quanto ritardo? Con quali danni per il sistema Paese?

Di sicuro c'è che invece il cambiamento è avvenuto molto prima (pur sempre in ritardo rispetto al resto d'Europa) grazie alla determinazione di un nutrito gruppo di uomini, precursori di un'esigenza inevitabile, sospinti dalla voglia di cambiamento, dalla ricerca delle migliori condizioni possibili di lavoro, e, soprattutto, correndo personalmente il rischio di vedersi comminate pesanti sanzioni, peraltro evitate solo grazie all'intervento diretto dell'allora Presidente della Repubblica Sandro Pertini. Proprio a quest'ultimo va il merito di aver saputo interpretare in poco tempo i bisogni legittimi dei "rivoltosi" e, di conseguenza, del Paese, sostituendosi opportunamente ad una classe politica che aveva per anni colpevolmente lasciato insoluto il problema.

Altrettanto importante è notare come anche in altri Stati, come si è potuto evincere nel capitolo dedicato a Malta, le richieste dei controllori, alla base

degli avvenimenti, siano state le stesse, ciò a dimostrazione della bontà delle intenzioni di fondo e nonostante le relative ripercussioni sul piano politico-istituzionale siano state di altra caratura in ragione dell'esiguità assoluta dei numeri.

Conseguentemente, da tutto ciò, nasce l'auspicio che le istanze di rinnovamento che in più campi imperversano nel nostro Paese, possano essere valutate e accolte con serenità, e soprattutto con tempi di attuazione ragionevoli, per consentire all'Italia di ottenere un indubbio vantaggio competitivo.

Alitalia e ATI finalmente decollano, ma altre nubi incombono

IL GIORNO 2/4/79

Si dimettono 3 controllori su 5 i voli rischiano nuovo blocco

Il personale dell'aeronautica militare che dirige il traffico lamenta la mancata civilizzazione del servizio, la pesantezza degli orari e le basse retribuzioni

ROMA, 2 aprile. Alitalia e ATI finalmente decollano, ma il cielo del traffico aereo è ancora pieno di minacciose nubi. La normalizzazione dei collegamenti, ripresi l'altra sera dopo il lungo stop imposto dal comitato di lotta, è infatti subordinata all'atteggiamento degli assistenti di volo della compagnia di bandiera, che pur riprendendo il lavoro si sono riservati di praticare nuove forme di agitazione non escludendo improvvisi scioperi e il boicottaggio di quei percorsi che essi considerano non in linea con la loro piattaforma rivendicativa.

Oltre a questo pericolo però un'altra spada di Damocle pende sulla testa di chi viaggia abitualmente in aereo: le dimissioni in massa del per-

sonale dell'aeronautica militare cui compete il controllo del traffico sui cieli della penisola. Le conseguenze di questo possibile esodo sarebbero gravissime: in pratica si determinerebbe il blocco totale dei voli da e per l'Italia e sarebbero coinvolte nel caos anche le compagnie straniere.

Secondo le ultime notizie i controllori che hanno già depositato presso un notaio le domande di dimissioni sarebbero 750 su un totale di 1200. Lo hanno fatto — spiegano in un comunicato — perché «l'attuale situazione giuridico-normativa non consente di assicurare il servizio nel rispetto dell'indispensabile sicurezza del traffico aereo». La nota informa anche che le domande di dimissioni «saranno rese esecutive dal no-

tajo entro l'inizio dell'estate» e rende noti i motivi della grave decisione: i controllori vogliano «una civilizzazione del servizio, la tutela giuridica in caso di incidente, l'adeguamento degli orari di servizio e dei carichi di lavoro rapportati alle organizzazioni e alle regolamentazioni internazionali e l'adeguamento delle retribuzioni alla nuova professionalità riconosciuta».

I controllori del traffico aereo sanno bene che la conseguenza della loro azione sarà la paralisi dei voli nazionali ed internazionali: nel loro comunicato essi «declinano fin d'ora ogni responsabilità per i disagi che ne deriveranno per l'utenza e si augurano che le richieste siano prontamente accolte dal governo e dal Parlamento».

Intanto, sospeso lo sciopero

di hostess e steward, i voli sono per ora ripresi. A Roma la situazione è ormai tornata alla normalità: ieri tutti i collegamenti nazionali ed internazionali in partenza e in arrivo al «Leonardo Da Vinci» sono stati infatti regolarmente effettuati. Di conseguenza sono tornati nei loro depositi i velivoli militari che erano entrati in scena per garantire almeno gli spostamenti urgenti. Dal 14 marzo a sabato sera, quando è partito l'ultimo volo, sono stati tre gli aerei dell'aeronautica impiegati per i collegamenti interni. Si tratta di un «DC 9» e di due «C 130», che hanno compiuto in totale 200 voli. Del servizio, effettuato gratuitamente (i viaggiatori pagavano soltanto l'assicurazione), hanno usufruito nel mese scorso 8162 cittadini.

Al Direttore C.D.A.
Aeroporto S. Angelo
TREVISO

Il sottoscritto _____
in qualità di Controllore _____ in servizio
presso C.D.A. Aeroporto S. Angelo (TV), data la delicat-
tezza e la gravosità del Servizio di Controllo del Traf-
fico Aereo, non si sente in grado, per motivi personali
contingenti, di sopportare le responsabilità e le diffi-
coltà del Servizio stesso.
In considerazione di quanto sopra, il sottoscritto chiede
di essere temporaneamente sospeso dal Servizio di Control-
lore del Traffico Aereo per essere impiegato in altri in-
carichi della categoria cui appartiene.

In Fede

Treviso li _____

12 GAZ

Il sottosegretario Degan ritiene possibile la «riforma» purché i co

Come togliere le stellette

VENEZIA — Le compagnie aeree li accusano di essere tra i principali responsabili dei ritardi e delle irregolarità dei voli sui cieli italiani: il passeggero ha «scoperto» la loro esistenza soltanto quando, con la minaccia delle dimissioni in blocco, hanno fatto paventare la paralisi di tutto il traffico aereo. Questi «invisibili» personaggi, che costituiscono l'ossatura delle aerovie, sono i controllori di volo, tecnici espertissimi che indossano la divisa dell'aeronautica militare e che sono preposti al funzionamento dei radar, delle torri di controllo e di tutto quanto concerne il regolare e sicuro svolgimento della navigazione aerea. Un loro errore, anche il più piccolo, fa sempre rischiare la catastrofe. Da anni tra questa schiera di specialisti serpeggia il malcontento. I loro colleghi, in Europa, hanno ormai dimesso da tempo sia la divisa che gli stipendi da mi-

litare e continuano a svolgere lo stesso ruolo ma in una struttura statale civile. Per un militare, però, è a volte difficile far conoscere i propri problemi, ed ecco perché all'opinione pubblica è arrivata l'eco di queste tensioni solo quando c'è stata la «rottura» e la minaccia del blocco a terra di tutti gli aerei.

Il loro è un bluff (i controllori rischiano forte: bene o male vuol dire ammutinamento)? Non si sa. Comunque la doccia fredda è servita, le acque si sono finalmente smosse dopo tante promesse cadute nel vuoto. Saranno quindi smilitarizzati? E se sì che conseguenze vi saranno per il traffico aereo, in esplosiva espansione anche sui cieli italiani? Funzionerà meglio o peggio senza le «stellette»? Abbiamo chiesto di anticiparci qualcosa sull'andamento delle vertenze al sottosegretario ai Trasporti, Costante Degan.

Che soluzioni vede realizzabili per riportare la serenità nel traffico aereo italiano, che tra l'altro è già stato duramente provato dagli scioperi prima dei piloti e recentemente degli assistenti di volo?

Attualmente si stanno considerando tre ipotesi per la smilitarizzazione del controllo del traffico aereo. La prima prevede l'inserimento puro e semplice di tutto l'apparato nelle normali strutture ministeriali. Seconda ipotesi: la creazione di un'azienda autonoma statale che svolga tutti i compiti concernenti i servizi di controllo del traffico aereo, rimanendo subordinata al ministero soltanto per la direzione politica generale. La terza soluzione, infine, è intermedia, nel senso che limiterebbe alla pura funzione gestionale e amministrativa i compiti della nuova azienda, mentre darebbe tutto il controllo dei programmi e degli investimenti alla direzione generale dell'aviazione civile.

Chi si sta occupando di vagliare i pro e i contro delle varie alternative?

Sono al lavoro quattro commissioni miste (Trasporti e Difesa) con l'incarico di definire le possibili strutture alternative che soddisfino le necessità del traffico aereo ma che salvaguardino anche le esigenze militari. Inoltre studiano anche come evitare doppiini e sprechi, utilizzando per quanto possibile in comune con le forze armate mezzi esistenti.

**Prorogata a
la denuncia
per i pensior**

PAGIN

ZZETTINO 18/7/79

I controllori di volo continuano ad assicurare il servizio e la sicurezza alle «sentinelle» del cielo

Altri punti importanti saranno i costi prevedibili per l'intera operazione e la definizione dei profili professionali, dei livelli funzionali e delle responsabilità del personale.

Insomma togliere i controllori all'itav — l'ispettorato per le telecomunicazioni e per l'assistenza al volo — e passarli ad un ministero civile sarà tutt'altro che facile?

Infatti, i problemi sono molti, complessi e delicati. Tanto per indicarne uno di «principio», è il caso di ricordare che non si può ob-

bligare nessuno a smilitarizzarsi. Chi vorrà, quindi, avrà tutto il diritto di rimanere nell'aeronautica militare.

Sui circa settemila addetti al controllo traffico aereo soltanto poco più di mille — gli addetti alle torri — avevano annunciato le dimissioni in massa. Potrebbero quindi poi sorgere problemi di reclutamento, vero?

Sì, anche di questo si sta occupando un gruppo di lavoro. Non bisogna dimenticare che l'istruzione e la preparazione professionale di un controllore richiedono anni.

Come si può evitare, quindi, che una riforma in sé giusta diventi invece un trauma, nella fase intermedia, per i milioni di utenti dell'aerotrasmorto?

Sono convinto della necessità di applicare tre condizioni irrinunciabili per il passaggio da un inquadramento all'altro. Innanzitutto nella fase transitoria dovrà essere garantita la continuità e la sicurezza del servizio. Poi bisogna che avvenga in maniera organica il passaggio di tutte le strutture orizzontali e verticali.

Intende dire che l'«apparato» dovrà passare tutto intero senza che delicate funzioni rimangano da una parte o dall'altra col rischio di guastare tutto?

Precisamente. E c'è anche un'altra condizione importante, dicevo: quello del controllo del traffico aereo è non solo un servizio essenziale ma ha anche ineliminabili caratteristiche di sicurezza. Ecco, non si può pensare di non introdurre nel nuovo rapporto di lavoro speciali caratteristiche a tutela della sicurezza dei passeggeri.

Ma l'aeronautica militare cosa pensa di questa trasfusione?

E' favorevole, purché vengano date adeguate garanzie. Non bisogna poi dimenticare che il controllo traffico aereo militare rimarrà ai militari. Occorrerà quindi studiare un modo di coordinamento per evitare appunto doppiini.

E alla fine, quando ci saranno le proposte sul «piatto», ben correlate dalle cifre, chi prenderà la decisione conclusiva?

La fase di studio contiamo di esaurirla in breve tempo. Poi, ovviamente toccherà al Governo e al Parlamento decidere. La questione, infatti, a livello politico è ancora tutta da dibattere.

La rivoluzione delle «sentinelle» del cielo insomma è già cominciata, ma la conclusione non avverrà tanto presto. La fretta è sempre una cattiva consigliera, ma lo è ancora di più quando riguarda una struttura responsabile della sicurezza, della vita, di migliaia di passeggeri ogni giorno. Negli altri paesi europei del resto la smilitarizzazione non è certo avvenuta dall'oggi al domani. In media ci sono voluti dai cinque agli otto anni.

Sebastiano Puglisi

**al 31 luglio
dei redditi
nati dell'Inps**

IA 15

CORRIERE DELLA SERA

29/6/79

IL BRACCIO DI FERRO CON IL GOVERNO

Perché i «controllori» minacciano ancora di paralizzare i voli

Il generale Mura: «Spero che prevalga il senso di responsabilità» - Entro il 6 luglio le decisioni

I controllori ritornano all'attacco. Le decisioni del consiglio dei ministri, annunciate lunedì scorso, sono state accolte negativamente da molti degli uomini-radar. La minaccia di dimissioni in massa (dal servizio, non dall'Aeronautica militare) rimane. La scadenza è stata soltanto rinviata di qualche giorno. Dal 6 luglio il traffico aereo potrebbe restare paralizzato con le dimissioni di quasi 900 ufficiali e sottufficiali su un totale italiano di poco più di mille.

In un'assemblea tenuta a Roma — come già riferito — i controllori hanno respinto le proposte del governo e chiesto che entro il 6 luglio sia insediata la commissione interministeriale (Difesa-Trasporti) incaricata di studiare il progetto di civilizzazione del servizio. Ai lavori di questa commissione dovranno entrare a pieno titolo i delegati dei controllori. «Gli esperti del settore siamo noi e non possiamo essere esclusi». L'ultimatum dei militari del servizio comprende un'altra data. Entro il 30 luglio la commissione mista dovrà perfezionare il primo progetto di smilitarizzazione. «Almeno una bozza», dicono i controllori. Se queste fasi non saranno osservate, il traffico aereo potrebbe essere sconvolto dalla mancanza di controllori.

Cosa potrebbe accadere negli aeroporti italiani? Sicuramente l'80% dei voli verrebbe cancellato. Ma sono in molti ad essere convinti che nei prossimi giorni sarà raggiunta un'intesa. «Nessuno di noi si è di-

menticato — dice un sottufficiale — di quanto sia indispensabile questo servizio». Anche il generale Antonio Mura, comandante della Prima Regione Aerea ritiene che prevarrà il senso di responsabilità. «Le decisioni del governo — dice Mura — rappresentano il massimo che si potesse ottenere con lo status di militare. La rivalutazione delle indennità è stata accordata tenendo conto delle posizioni di altre categorie di militari».

Il ritocco degli stipendi, valutato intorno alle 15 mila lire mensili, è giudicato però «irrisorio» da molti addetti ai centri di controllo. Un'accoglienza in parte negativa è stata riservata anche agli altri punti del provvedimento governativo: la stabilizzazione delle carriere e la salvaguardia giuridica (la possibilità di essere difesi in caso di incidenti da un legale di fiducia pagato dallo Stato).

«Siamo stati trattati come militari e non come professionisti del controllo aereo».

Il punto fondamentale, di quella che solo impropriamente può essere definita una vertenza, è la civilizzazione del servizio. Le autorità militari sono favorevoli. «Siamo forse rimasti l'unico paese al mondo — spiega il generale Mura — ad affidare il controllo del traffico aereo ai militari. Questa anomalia ha creato una situazione in cui personale militare presta la propria opera in ambienti civili. Lo stato maggiore ha già presentato un progetto per la civilizzazione». Il lavoro di controllo e assistenza ai voli è considerato un'eccezione scomoda

ai compiti d'istituto dell'Aero-

nautica militare.

Al centro di controllo di Linate si alternano in turni di sei ore 121 controllori e 80 assistenti di volo. Le lettere di dimissioni, depositate da un notaio milanese, sono finora 97. Ufficiali e sottufficiali sono divisi in tre livelli di mansioni e danno informazioni ogni anno a oltre 300 mila aerei in sorvolo, arrivo e partenza. Nel periodo estivo si raggiungono i 1100 movimenti al giorno. In alcuni momenti — calati a Linate c'è addirittura un movimento ogni due minuti.

I responsabili dell'ATCC, il centro di controllo del traffico aereo, hanno adottato, per motivi di sicurezza, un sistema di contingentamento dei voli. Nelle fasce orarie in cui il traffico è più intenso vengono leggermente ritardati gli arrivi e le partenze. In questo modo il controllore, davanti al radar e in contatto radio con i piloti, non è costretto ad assistere un numero di aerei al limite della sicurezza. Non si registrano più, come avveniva prima, presenze contemporanee fino a 13-14 aerei nello spazio riservato al controllo di un operatore. L'aggiornamento tecnico dell'assistenza da terra procede con una certa lentezza. Inoltre soltanto fra qualche anno la Regione Informazione Volo di Linate potrà disporre dell'AT-CAS, un nuovo sistema di controllo del traffico.

Oggi a Linate voli regolari: il consiglio d'azienda della SEA ha revocato, al termine di un'assemblea tenuta ieri pomeriggio, lo sciopero di sei ore previsto per questa sera dalle 18 alle 24. Le parti si sono riavvicinate sul problema degli organici. Continua lo stato d'agitazione dei dipendenti SEA con la sospensione di ogni prestazione straordinaria.

Ferruccio de Bortoli

RINVIATO A FINE MESE L'ULTIMATUM DEI CONTROLLORI DEL TRAFFICO AEREO

Estate difficile degli uomini-radar dalle «stellette» al servizio civile

Tre ufficiali di Linate nella commissione mista trasporti-difesa che studia il problema della smilitarizzazione del personale - Da Milano le proposte di una struttura simile a quella britannica - La piena solidarietà degli altri specialisti europei

La loro più grande preoccupazione è che qualcuno cominci a chiamarli «controllori selvaggi». «Siamo militari, non possiamo scioperare, l'unica arma che abbiamo è un foglio di carta con le dimissioni dal servizio». Alla RIV (Regione Informazione Volo) di Linate soltanto 4 ufficiali (su 121 controllori effettivi) preferiscono non avere rapporti con il notato di Padova, custode ormai di oltre mille lettere di dimissioni di uomini radar sono in tutta Italia intorno ai 1200 insoddisfatti e decisi ad andare fino in fondo. «Finora questi specialisti del volo tranquillo-Ghanna lanciato tre ultimatum (26 giugno, 6 luglio e ieri) tutti annullati sul filo dell'ora X».

Quarta scadenza: il 30 luglio. «Entro quella data — dice un sottufficiale — la procedura per la civilizzazione del servizio dev'essere avviata. Non vogliamo che ci prendano in giro un'altra volta. Le dimissioni sono un deterrente efficace. Le lettere le teniamo lì, dal notato. Se le ritrasimmo non ci ascolterebbe più nessuno».

«Ma volete dimettervi davvero?». La domanda i rappresentanti del comitato per la civilizzazione del traffico aereo e l'ANACNA (l'Associazione nazionale dei controllori) se la sono sentita rivolgere diverse volte.

«Quelle lettere, una volta presentate, finirebbero per toglierci molte simpatie, lo sappiamo».

Il nostro lavoro è essenziale per il trasporto aereo. Ce ne rendiamo conto e finora la nostra protesta non ha causato ritardi o sospensioni di voli».

Il notato aspetta soltanto una telefonata. E se le lettere arrivassero veramente a Roma, alla Direzione generale del personale militare? Blocco degli aeroporti, il verbo volare esaltato dal vocabolario del tra-



Gli specialisti al lavoro nella torre di controllo dell'aeroporto di Linate

sporti a tempo indeterminato: conseguenze disastrose, ma difficilmente verificabili».

Anche dimissionari, i controllori, molto probabilmente, non smetterebbero di assistere gli aerei in volo, di fornire ai piloti quella grande massa di informazioni, necessaria per garantire la sicurezza delle «vie» del cielo. «Ma ci limiteremo — dicono — a fare soltanto i custodi degli spazi aerei».

L'invio delle lettere di

dimissioni creerebbe alle autorità militari, ai responsabili delle Regioni Informazione Volo, problemi di dimensioni incalcolabili. Respingere o accettare le dimissioni? Quale atteggiamento assumere nei confronti dei controllori che chiedono mansioni diverse?».

Ieri pomeriggio a Roma si è riunita per la prima volta la commissione mista Trasporti-Difesa, che ha il compito di studiare le fasi del passaggio del servizio di controllo da mi-

litare a civile. Dodici rappresentanti dei controllori e degli assistenti di volo sono stati convocati nella duplice veste di esperti del problema e di delegati della base.

La commissione mista si dividerà in quattro gruppi di studio. Il primo individuerà la struttura del nuovo servizio. Il secondo si occuperà degli equipaggiamenti e delle infrastrutture. Gli altri due delle carriere, degli aspetti normativi ed economici, dello «status» del futuro controllore. Dalla RIV di Milano Linate (un totale di 201 tra controllori e assistenti) sono partiti per Roma tre ufficiali: due dell'ANACNA — che figura ancora come un'associazione culturale — e uno del Comitato per la civilizzazione

I problemi da affrontare sono tanti e complessi. Stipendi da adeguare agli aumenti delle indennità contenuti nel decreto di fine giugno non hanno attenuato il malumore, carriere, aggiornamento tecnologico.

Per la civilizzazione i controllori milanesi hanno una proposta. Un servizio autonomo dello Stato, vicino al modello britannico, con la struttura di un'azienda privata. «Controllato dal Parlamento, indipendente dal ministero della Difesa e da quello dei Trasporti».

E le autorità militari cosa dicono? Prevale una considerazione: la civilizzazione del servizio è necessaria. I controllori del traffico aereo e tutti gli «ompi di istituto» — il più importante dei quali è la difesa dello spazio aereo. Meglio una soluzione che avvicini i controllori italiani ai loro colleghi stranieri: agli svizzeri, ai francesi e agli inglesi.

Gli uomini-radar stranieri, nella conferenza annuale dell'IFATCA (la Federazione internazionale dei controllori) hanno promesso una solidarietà concreta. Molti di loro sono pronti a rifiutare l'assistenza agli aerei italiani in caso di arresto del processo di civilizzazione. E una missione internazionale dei controllori è già partita per studiare la possibilità di un «braccio di avvertimento» di controllo e non gradita — ai preparatori di chi deve viaggiare.

Ferruccio de Bortoli

STAMANE PARTONO LE LETTERE DI RINUNCIA ALL'INCARICO

CORRIERE 16/10/79 1A PAGINA

Gli uomini radar si dimettono: da venerdì il blocco dei voli Oggi fermi 4 ore tram e metrò

I controllori del traffico aereo chiedono la smilitarizzazione: se il governo non riuscirà a far revocare loro le dimissioni, gli scali funzioneranno solo per gli apparecchi militari - Articolato per regioni lo sciopero degli autoferrottranvieri

ROMA — I «controllori» del traffico aereo hanno deciso questa volta senza più rinvii — di spedire le lettere di dimissioni dall'incarico. Le lettere partono questa mattina. Se il governo non riuscirà a farglielo ritirare, la situazione dei traffici aerei diventerà drammatica, con la graduale paralisi di ogni collegamento. Secondo i sindacati la paralisi dovrebbe cominciare venerdì.

Oggi intanto per quattro ore in tutta Italia restano fermi tutti i servizi autoferrottranvieri urbani e suburbani. E il personale delle navi traghetti minaccia altri scioperi, mentre quello della Finmare bloccherà le navi per 24 ore nei porti italiani e stranieri fra domani e il 24 ottobre. Si annunciano giorni di grande caos per gli utenti del trasporto pubblico.

CONTROLLORI AEREI — La situazione è improvvisamente precipitata ieri sera, quando un dirigente del ministero della funzione pubblica ha precisato ai sindacati della gente dell'aria Cgil, Cisl e Uil e ad una rappresentanza dei «controllori» del traffico aereo che le indicazioni «promettenti» avanzate da fonte ministeriale fino a ieri mattina dovevano considerarsi soltanto come «orientamenti» personali del ministro Giannini, ma non ancora come ipotesi di soluzione del governo per la smilitarizzazione degli «uomini radar» e per la istituzione di una organizzazione autonoma della categoria presso il ministero dei trasporti.

I «controllori», che sono ufficiali e sottufficiali dell'aeronautica militare, avevano dato al governo un ultimo termine per confermare ufficialmente la loro smilitarizzazione. Il termine scadeva ieri. Il ministro Giannini — essi affermano — avrebbe dovuto ricevere i sindacati per dare loro tali assicurazioni. Ma ieri il ministro era a Palermo.

Nella tarda serata i «controllori» hanno dunque telefonato a Padova al notaio che da tempo ha raccolto le loro lettere di dimissioni autorizzandolo a spedirle ai comandi militari. Gli interessati sono in tutto più di mille, su un totale di circa 1.200, ai quali negli ultimi giorni se ne sono aggiunti alcuni altri che già stanotte hanno trasmesso le loro dimissioni singolarmente.

Le lettere arriveranno a destinazione tra giovedì e venerdì. Il comitato di coordinamento nazionale della categoria ritiene dunque che da venerdì prossimo diventerà effettiva la paralisi di tutti gli aeroporti italiani, con la soppressione di ogni servizio aereo fatta eccezione per i soli voli operativi militari. Fin da ieri sera sono state avvertite tutte le compagnie aeree, italiane e straniere.

L'unica speranza è costituita dall'annuncio di una riunione
Silvano Revelli

Gli uomini radar

CONTINUA DALLA PRIMA PAGINA

che il presidente del consiglio, Cossiga, convocherebbe tra venerdì e sabato prossimi a palazzo Chigi per approfondire con i ministri competenti la questione relativa alla smilitarizzazione.

Gli stessi sindacati confederali hanno poi proclamato un'intera giornata di scioperi di tutti gli addetti ai servizi aerei per il 28 ottobre (tre ore ogni turno di lavoro), per protestare contro l'inefficienza dei servizi.

TRAM E METROPOLITANE — Oggi paralisi di quattro ore articolata per regioni, per scioperi degli addetti ai servizi autoferrottranvieri urbani ed extraurbani, delle metropolitane, delle ferrovie secondarie e dei servizi lacuali e lagunari, e delle autostrade locali.

Ecco gli orari: Lombardia, dalle 10 alle 14; Piemonte, dalle 17,30 alle 21,30 ed extraurbani per 24 ore; Friuli-Venezia Giulia, dalle 10 alle 14; Trentino-Alto Adige, dalle 4,45 alle 10 (no a Bolzano); Toscana, dalle 9 alle 14 e gli extraurbani dalle 8 alle 17; Umbria, dalle 13,30 alle 17,30; Abruzzo, dalle 11,30 alle 14 e Umbria, dalle 13,30 alle 17,30; Lazio, dalle 10,30 alle 14,30; Sardegna, articolati per gli extraurbani; Lucania, dalle 8 alle 9 ed extraurbani per 24 ore; Sicilia, dalle 12 alle 16; Puglia, dalle 11 alle 15; Emilia-Romagna, articolati per città; Marche, dalle 11 alle 15,30; Campania, dalle 9 alle 13; Liguria, dalle 20 alle 24; Veneto, dalle 5 alle 8; Basilicata, per 24 ore.

Silvano Revelli

I controllori di volo annunciano le dimissioni

ROMA, 15 — Il comitato dei controllori di volo dimissionari, preso atto della «completa posizione di chiusura del governo sul problema della smilitarizzazione», ha deciso di inviare immediatamente le dimissioni a suo tempo preannunciate. Tale invio avverrà domani mattina 16 ottobre e sarà esecutivo in ogni caso venerdì mattina.

³⁶ Tutti i ritagli di giornale presenti in questi allegati mi sono stati gentilmente concessi in uso da Egisto Morelli che gli ha pubblicati sul sito www.controllori.it.

BIBLIOGRAFIA

AA.VV., “*Assistenza al volo – periodico ANACNA*”, n. 4 del 2009.

AA.VV., “*Smilitarizzazione del controllo del traffico aereo in Italia*”, [http://it.wikipedia.org/wiki/Smilitarizzazione_del_controllo_d
el_traffico_aereo_in_Italia](http://it.wikipedia.org/wiki/Smilitarizzazione_del_controllo_del_traffico_aereo_in_Italia)

AA.VV., “*Malta air traffic services limited – ATC history*”,
www.maltats.com

Contributo video: “*19 ottobre 1979 – Io c’ero*”,
[www.torvergata.tv/tv/engine.asp?id_mnu_macro=9&id_area=42&cli
pID=723](http://www.torvergata.tv/tv/engine.asp?id_mnu_macro=9&id_area=42&cli
pID=723)

GUALTIERI Carlo: “*Storia minima dell’ATC italiano*”,
www.webalice.it/carlo_gualtieri/

MONTANELLI Indro, CERVI Mario, “*Storia d’Italia. L’Italia degli
anni di fango. 1978-1993*”, BUR, Milano 1995.

MORELLI Egisto, “*La smilitarizzazione del controllo del traffico
aereo. 19 ottobre 1979 – 26 febbraio 1981*”, www.controllori.it

PRETI Luigi: “*Relazione sullo stato di avanzamento dei lavori negli
aeroporti aperti al traffico aereo civile*”, Camera dei Deputati, 19
Novembre 1979.

RIZZO Sergio, *“Militari e civili, ventidue anni di scontri per mettere ordine nei cieli”*, in “Corriere della Sera”, 2 novembre 2001.

Testimonianze dirette: BOCCHI Giancarlo, CANIGLIA Luciano, MORELLI Egisto, PALERMO Mattia.

TRIOLA Antonio, *“Le strade invisibili. L’Aviazione Civile attraverso i Servizi della Navigazione Aerea. Un percorso tra cronaca e storia”*, IBN Editore, Roma 2007.

Nella stesura di questo mio lavoro di ricerca storica devo un particolare ringraziamento ad alcune persone che, più o meno direttamente coinvolte negli avvenimenti esposti, non hanno lesinato il loro fattivo aiuto.

Un grazie a Giancarlo Bocchi e al “colore” dei suoi racconti, grazie a Luciano Caniglia per la passione che tuttora trasmettono le sue parole, grazie a Egisto Morelli per l’incredibile opera di raccolta di testimonianze giornalistiche e un immenso grazie a Mattia Palermo per la sua memoria impeccabile e la disponibilità smisurata.