

ENAV, dal tramonto all'alba

A trent'anni dalla smilitarizzazione di un Servizio d'Istituto:
l'Assistenza al Volo del Traffico Aereo Generale
(a cura di ATC BATTER)

Un'azione comportamentale, turbolenta ed eclatante, di personale militare della Forza Armata Aeronautica assegnato all'ITAV (all'ora Ispettorato delle Telecomunicazioni e Assistenza al Volo) ha, di fatto, determinato l'inizio di una spasmodica rincorsa, degli Organi Istituzionali di competenza, verso la definizione e la costituzione di un nuovo soggetto a cui assegnare le funzioni di Assistenza al Volo al Traffico Aereo Generale.

E già, come semplice intento programmatico, nasce su una base "spartitiva" non conforme alle potenzialità e alle necessità del sistema paese. Ma questo è.

Sono trascorsi trent'anni da quel lontano scorcio autunnale e si direbbe, quasi quasi, fatto accaduto soltanto ieri, visti i ricorrenti e mai sopiti tentativi, per lo più da parte dai media, di rinverdire ed esasperare un fatto decisamente forte accaduto in seno ad una Forza Armata.

Quanto proposto in lettura vuole semplicemente manifestare lo status di quel momento inserito nel contesto ambientale e culturale di appartenenza senza dimenticare l'apparato "radicale" e senza disconoscere la nutrita e, a volte, scomposta "fogliazione" che ne è seguita.

E' un "disegno retrò" visto, vissuto e partecipato prima, durante e dopo con l'intento di mettere al bando polemiche e contrapposizioni, sempre improduttive, e privilegiando, semplicemente, fatti e situazioni reali. Non basta certo affidarsi alla sola volontà, ma può essere un punto di partenza, se non altro, condivisibile nella speranza.

Al tramonto

Eventi e opinioni su fatti "in azzurro" del passato.

Verso sera, volgendo lo sguardo ad Ovest, si assaporano eventi, passioni e colori della giornata trascorsa. Non sempre gli eventi e le passioni ci appaiono esaltanti; e così i colori.

Ma questa è la realtà delle cose. Di tutte le cose. Di tutti i giorni. Di tutta la vita. E la linea dell'orizzonte, accarezzata dall'astro solare, manifesta il limite temporale, e certo, sapientemente cadenzato dalla natura, della nostra capacità e possibilità di osservare ogni cosa al naturale. Oltre tale linea dobbiamo ricorrere all'immaginazione. Ed è sempre stato così.

E l'immaginazione è pur sempre frutto di un'esperienza radicata. Ed è, anche, frutto di una speranza emersa in concreto ma, poi, sopita dal fragore degli eventi. O da una speranza rimasta semplicemente tale.

Cavalcando l'etere

Ed è sul finire dell'estate del 1979 che sulla linea dell'orizzonte, al calar del sole, prendono corpo, con drammatica prepotenza, eventi e passioni senza pari: eventi ignorati per troppo tempo e passioni relegate ad un semplicismo di comoda precarietà senza distinzioni delle parti, afone ai pressanti richiami e alle discrete sollecitazioni per rimodellare e colorare, in modo adeguato, ciò che si presentava, alle effemeridi crepuscolari, giorno dopo giorno.

Ma, come si sa, eventi, passioni e colori iniziano a prendere corpo e a concretizzarsi già all'alba.

Aerohabitat CentroStudi

(P.O. Box) C.P. 182 - 00125 Roma - Sede via Achille Funi 40 - 00125 Roma - Italy

Cell: 338/7047363-338/7047364 - e-mail: ahmain@aerohabitat.org / ahmain@aerohabitat.eu
web: www.aerohabitat.eu www.aerohabitat.org - C.F. 03856251008 - P.I. 03856251008

E piano piano si ravvivano; ma non sempre. A volte, durante l'arco della giornata, sbiadiscono anche. E non c'è alcunché di strano. Così è la natura. E così appaiono anche le azioni degli esseri umani. Ed è proprio ciò che si manifesta un giorno di inizio autunno del lontano '79. E' il 19 Ottobre. Per capire e comprendere gli eventi, di quel già lontano passato, dobbiamo, dunque, volgere lo sguardo ad Est, al sorgere del sole, fonte vitale di ogni cosa.

Guardando ad Est

Siamo nel primissimo dopo guerra, sconvolti dai disastri materiali ma moralmente determinati a guadagnare lo spazio e il ruolo che compete ad una democrazia nuova, ad una terra fiera della propria storia millenaria e ad un popolo dall'indiscussa operosa volontà di guardare al futuro in termini positivi. Non fu impresa facile.

E, naturalmente, le difficoltà abbracciarono anche il mondo aeronautico. Si trattava di impostare un servizio che potesse manifestarsi utile all'irrompere di una nuova espressione di trasporto: il trasporto aereo, appunto. Ma di interesse pubblico, visto che fino allora aveva interessato quasi in esclusiva un'attività prettamente di tipo militare.

Già le prime avvisaglie, provenienti dal blocco anglo-americano avevano posto in evidenza una simile necessità; e la struttura organizzativa di aiuto e supporto al trasporto e alla navigazione creata per esigenze militari aveva ben presto manifestato la sua naturale tendenza ad estendere conoscenza e capacità verso un servizio di tipo civile.

Industria aeronautica in genere, forte dell'impressionante impulso determinato dalle necessità belliche, trova, ora, lo stimolo a trasferire la capacità progettuale e manifatturiera a favore del nuovo servizio del trasporto aereo ad uso civile che, prepotentemente, si affacciava all'orizzonte come intenti progettuali e di impresa.

In Italia nel periodo anteguerra c'era un'attività industriale aeronautica non certo sprovvista e capace di esprimere valori e imprese di primordine nel mondo dell'aviazione internazionale: dalla capacità progettuale e costruttiva di aeroplani sempre più evoluti in termini di potenza, velocità, capacità di trasporto e diversità di utilizzo di infrastrutture fisse sia su terra che su acqua alla diversificazione funzionale degli stessi. Poi i tragici eventi bellici hanno devastato e distrutto ogni eccellenza e ogni capacità pratica e tecnologica dell'industria nazionale.

Ma non hanno intaccato né la volontà né la determinazione.

E per poter ripartire risultò fondamentale l'aiuto del mondo Anglosassone e degli "Americani" in particolare. Con gradualità si organizzarono le infrastrutture primarie dedicate ad accogliere una flotta aerea per uso civile in costante evoluzione, faticosamente rinata dopo lo sfortunato periodo bellico.

Le strutture essenziali alla navigazione aerea di fatto avevano acquisito e permesso indiscusse capacità operative "ogni tempo". Altre strutture, sempre operative, essenziali per garantire spostamenti, sull'aeroporto e fra aeroporti, degli aeroplani in modo sicuro ed ordinato si sviluppavano con discreta celerità pur restando in un'ottica poco più che artigianale.

Le non poche testimonianze, appassionate e cariche di colori sgargianti che rendono merito alla dedizione e alla naturale inconscia consapevolezza degli "specialisti AM" (così erano definiti e "tecnici" dell'Aeronautica Militare) di essere partecipi e protagonisti di uno sviluppo infrastrutturale storico nel primo periodo postbellico, con pochi mezzi, con poche Lire e con una incertezza certa della durata del proprio rapporto di lavoro, ravvivano ogni azione. Forse pare più appropriato parlare di permanenza nei ranghi militari più che di un vero e proprio rapporto di lavoro.

E' noto, infatti che al militare, e per il più volontario, non veniva chiesto di "lavorare" ma gli veniva "ordinato di eseguire". E il militare eseguiva. E il militare serviva la patria. E a fronte del

periodico manifestarsi dello scetticismo e avversione alle forze armate, affiorati non solo nei tempi passati ma sempre attuali, si contrappone una silenziosa manifestazione di fatti concreti che hanno lasciato il segno, fatto la differenza e reso possibile uno sviluppo di un Paese moderno.

E oggi, vale la pena ricordarlo, questa forza propulsiva e questa dedizione al "servire" è ancora presente e ha varcato i confini nazionali. Certo i tempi sono altri. E altri i mezzi disponibili. Ma il "disponibile" deve sempre fare i conti con le "tasche", non vuote come allora, ma mai sufficientemente piene. E ricordare ciò non è retorica. E' semplice richiamo alla realtà dei fatti che sono alla base del nostro "essere" oggi. E' la nostra "alba". E' il primo sole che dà colore ad ogni cosa. Il sole, però, ci porta anche le ombre. Anche questo è un fenomeno naturale in presenza di un punto luce e di cose, animate e non. E questi sono i fatti che si vuole ricordare. E non mancheranno opinioni diverse. E anche questo è naturale. Ma perché nascondersi? Perché lasciarsi avvolgere dalle ombre del giorno ed inghiottire, inesorabilmente, dal persistente buio della notte?

Sulla nascita del Servizio di Controllo del Traffico Aereo

Siamo alla nascita del servizio ATC, del Controllo del Traffico Aereo appunto. E non poteva non essere affidato che all'Aeronautica Militare. Oggi tutto ciò, a qualcuno, potrà sembrare eccessivamente categorico e semplicistico. E magari un po' sbrigativo per eludere motivazioni e ragioni. Non è così: l'Aeronautica Militare era l'unica Istituzione Nazionale in grado e in condizioni di implementare e supportare una simile Funzione Operativa semplicemente per "capacità" per "conoscenza" e per "dovere istituzionale".

E tutto ciò si era già manifestato nel supporto, determinato e determinante, dato dalla allora, progenitrice Regia Aeronautica alla nascita di nuovi soggetti nazionali di trasporto aereo civile fra i due eventi bellici. E non si trattava di aiutare "imprese" bensì di rendersi disponibile allo sviluppo di un "Paese" per esportare, nel mondo intero, capacità e conoscenza specifica.

In termini attuali: azione promozionale di capacità specifiche qualificate. E il cavallo di battaglia di allora, nato a ridosso della Grande Guerra, era riposto nella "capacità" di attivare un trasporto postale celere ed affidabile, prima di pensare a passeggeri e merci. E' il ripetersi di disegni e progetti registrati secoli addietro con l'evento delle diligenze. E la storia ne ricorda non pochi in un susseguirsi di successi e fallimenti, che rendono le attuali vicende delle compagnie aeree strettamente connesse ai progenitori di allora. Certo poco più che imprese artigianali, ieri. Oggi società "strutturate" ma inequivocabilmente fragili. Ma torniamo alla nascita delle nostre "strutture" funzionali propedeutiche alla Navigazione e al Controllo del Traffico Aereo, dell'era moderna, formalmente sancite a livello Internazionale da quell'Istituto autonomo, legato all'Organizzazione delle Nazioni Unite (ONU), noto come ICAO (Organizzazione Internazionale Aviazione Civile). E siamo nel 1948.

Certo, le risorse erano limitate e anche le assunzioni e gli impieghi "mirati" erano problematiche di non facile soluzione. E il precariato era "cosa" ordinaria a tutti i livelli ma va dato atto alla Forza Armata della manifestazione di uno sforzo, anche se non costante e continuo, a tamponare le "falle" che, giorno dopo giorno, si evidenziavano.

Se oggi, nel 2010, pensiamo al mondo del precariato della scuola e lo confrontiamo con quanto fatto dall'Aeronautica Militare fino ai giorni nostri per problematiche similari, il divario assume valori siderali. Ciò non significa condivisione, magari postuma e comoda, ma questa era la realtà del tempo. E il tamponare "falle" in continuazione con metodologie che lasciavano l'amaro in bocca a troppi ha portato, comunque, ad un'indagine prima "non controllata" e poi "non

controllabile". Anche se in certi frangenti successivi è emersa essere esondazione "volutamente non controllata". Quasi quasi, favorita.

E anche questo ha un sapore decisamente amaro. E spiace. E, ancora oggi, spiace non poco nonostante i lunghi anni ormai trascorsi da quel lontano tramonto autunnale del '79.

E fu vero tramonto, non solo legato al naturale e quotidiano alternarsi del giorno e della notte.

Tramontava la consolidata e amata idea di una Forza Armata chiamata istituzionalmente a fornire servizi qualificati per il Paese attraverso una gestione di Comando attenta e dedita al bene comune. Il concetto predominante che lo "Spazio Aereo" fosse rappresentazione unica di un "Concept Military Space" strettamente legato alla difesa territoriale dello Stato sovrano, ma non come risorsa dello Stato, condizionava, di fatto, ogni potenzialità latente che, in seguito, sarebbe emersa come "Air Power", espressione e manifestazione di un nuovo concetto di "Air Space Control". (*)

C'erano tutte le avvisaglie della presenza di una forza naturale che faceva emergere questo nuovo concetto dove la "Fly Power" non poteva essere disgiunta dalla "Air Power" e che, solo così le potenzialità e le risorse dello Stato sovrano si sarebbero potute manifestare in modo utile per tutti. Potenzialità che hanno trovato, poi, riscontro ed applicazione concreta con il successivo, e recente, sviluppo dottrinale elaborato sulle fondamenta del già esistente Eurocontrol, promosso dal Consiglio dell'Unione Europea, con l'intento di dare una più ampia visione, o revisione, del concetto di "Air Space" non più delimitato da confini, prettamente nazionali, e partecipe integrale nello sviluppo di un modello unico, efficiente e funzionale a garanzia di una sempre maggiore sicurezza. Il "single Sky", appunto, quale chiara espressione di una "Union Power State" I segni premonitori di una necessità di intervento e di cambiamento non mancavano. Le convinzioni dell'AM erano radicate su una "Milnecessity" che schermava ogni cosa e il semplice ipotizzare di un'adozione di una filosofia diversa pareva atto di rinuncia alla propria identità.

Ma non sarebbe stato così: l'identità dell'AM si sarebbe rafforzata. E, senza ombra di dubbio, ciò andava ricercato con determinata convinzione. E ciò non avrebbe permesso, certo, la scomposta invasione del campo da parte di altre "dependence" dello Stato, sia pure autorevoli, ma non molto affini, e di fatto operatori succedanei di un operativo per se già succedaneo. La cultura innovativa non primeggiava di certo. Persisteva semplicemente una vocazione, forzata da una gestione tendenzialmente trascinata da una dottrina "Allmilitary", ormai disarmonica e refrattaria al contesto evolutivo che si presentava all'orizzonte.

Ciò che si verificò, a seguire, sin dalla sera stessa, subito dopo il fatidico "sunset" evidenziò chiaramente una preesistente zona affollata di ombre, con e senza "stellette", che non era certo di buon auspicio per il futuro: le contrapposizioni "interessate", sempre corazzate da una protezione ombrosa non certo degna di una rappresentanza istituzionale, rendevano possibile una spartizione delle "vesti" non meno scandalosa di quanto rappresentò l'evento culmine dello stesso 19 Ottobre.

Accadde di tutto. Si mercanteggiarono servizi, funzioni, siti infrastrutturali. Sì, si mercanteggiò anche il personale. E nessuno lesinò in metodologie di comodo. Formalmente legali ma ampiamente deficitarie in coerenza e, spesso, in principi morali. E su queste basi nasce la nuova struttura: Commissariato, prima, e Azienda Autonoma poi. E poi Ente Nazionale e, infine, dal 1° gennaio 2001 Società per Azioni. Si attinse ad un servizio istituzionale dato in gestione all'Aeronautica Militare per crearne uno parallelo da assegnare ad una gestione civile. Smilitarizzata si diceva allora. Nulla di male. Nulla di improprio se le esigenze prevedibili e previste per il futuro suggerivano funzionale una simile scelta. E fu scelta tempestiva ed opportuna, a prescindere. Ma l'arrembaggio no. E di arrembaggio si trattò. E gli effetti e i danni arrecati alla comunità, al Paese, persistono tuttora. Uno fra tutti: lo squilibrio nel trattamento del personale, dedito a fornire un servizio d'istituto allo stesso utente, in aree di competenza,

appartenenti a due amministrazioni diverse. Entrambe statali e regolate da normative giuridiche ed economiche palesemente disparitarie. E all'interno di questo squilibrio va senza dubbio collocata la funzione addestrativa di base del personale addetto che, da quel lontano Ottobre, percorre strade parallele con un unico obiettivo, quest'ultimo fortunatamente condiviso da civili e militari, e riconosciuto da Eurocontrol, ma gestito ed organizzato in modo completamente separato. Due scuole, due strutture, appartenenti allo Stato per il medesimo obiettivo. Ma si moltiplicano i costi e le spese del condominio, pagati, comunque, dal cittadino. Perché tutto ciò? E non mancano, di certo, esempi di cooperazione, anche istruzionali fra Enti civili e militari dello Stato: nella Sanità, nei Servizi di Soccorso, nella Sicurezza in genere, nella difesa del Territorio. La stessa "Capitaneria di Porto" inquadrata in un ruolo prettamente di spettanza della Marina Militare non assolve, forse, funzioni istituzionali che vanno ben oltre le competenze prettamente militari? E' solo un esempio. E non si vuole ricordare la cooperazione fra Aeronautica Militare e Compagnia di bandiera in tema di preparazione di Piloti, e Specialisti in genere, ai tempi in cui il "padrone" di entrambi era lo Stato? E, ancora, ciò che avviene oggi fra AM e altri Corpi civili e militari dello Stato in tema di addestramento del personale addetto alle operazioni di tipo aeronautico è chiaro esempio di cooperazione attenta ad un oculato impiego di risorse. Al di là della cooperazione tattica mai venuta meno fra le due organizzazioni istituzionali, anche se caratterizzate, a volte, da un marcato ed inciso "distinguo", forse di troppo, si è fatta l'ora di ricomporre il dissidio. E di dissidio c'è né ancora, purtroppo. Brandire l'ascia e sguainare la sciabola non andava bene allora. E non va bene ora.

Ma torniamo all'operativo. Al Servizio ATCS, quello di ieri e quello di oggi.

Le giornate cadenzate, professionalmente, dai quotidiani eventi naturali quali effemeridi solari, condizioni meteorologiche, e da costanti eventi di natura tecnica legati all'implementazione, manutenzione e controllo degli apparati tecnici disponibili si mescolavano, ad ogni inizio attività, con la passione della "cuffia" non disgiunta dal naturale fascino che manifestava il "collegamento", per mezzo della radio, con altro essere simile. Senza scordare il cordone ombelicale che legava lo stesso addetto alle comunicazioni TBT, al tecnico degli apparati e al previsore meteo. E, forse, non era solo semplice passione. Era, ed è, qualche cosa di più. E non è facile manifestarlo e renderlo "visibile" ad un estraneo. Era come "disegnare con l'immaginario" e "costruire l'immaginato" cavalcando l'etere con i messaggi radio. Nulla si "toccava" e nulla si "vedeva" dalla postazione operativa; un susseguirsi di comunicazioni e operazioni, però, rendeva concreto ogni "immaginato" ovvero ogni atterraggio e ogni decollo.

E il privilegio della Torre di Controllo, unica capace di rilevare a vista l'evento, prima ancora dell'effettiva conferma, via radio, del pilota dell'effettiva staccata/toccata era soddisfazione per tutti. E questo quando il sole manifestava chiaramente le sue potenzialità.

Diversamente, ed in presenza di nubi e nebbia, la soddisfazione era, gioco forza, rimandata alla ricezione del segnale TBT sempre con una forte valenza confortante ma non sempre sufficiente garanzia di una completa positività. Questo e per il Controllore e per il Pilota.

Poi è apparso il radar. Aiuto fondamentale sin dalle Olimpiadi di Roma, anche se circoscritto, inizialmente, all'area della capitale. E pochi ci credevano alla sua attivazione pratica in tempo per soddisfare le esigenze di un simile evento mondiale. E' uno dei tanti eventi positivi propiziatori del bum economico che di lì a poco avrebbe fatto capolino nel nostro bel paese.

Si sviluppò la rete di radioassistenze per la Navigazione. I Centri di Controllo Regionale, giorno dopo giorno, sviluppavano ed implementavano nuove procedure per "sveltire" ogni operazione con indubbio beneficio per tutti: utenza (Compagnie Aeree) e fornitore di servizio (Aeronautica Militare). E anche il numero degli aeroporti aperti al traffico civile commerciale era in costante ascesa. Il numero dei voli aumentava. Aumentava la complessità operativa nel "separare" e "sequenziare" gli aeromobili. E la passione non demordeva a fronte delle problematiche

quotidiane: la quotidiana realtà operativa prevaleva, e di forza, su ogni problematica di natura giuridica e normativa. E si andava ben oltre a ciò che il "precario" rapporto funzionale rappresentava.

C'era passione, dedizione e anche necessità. Necessità di "esprimersi" per raggiungere un obiettivo di impiego stabile. Perché sottacerlo? Non c'è motivo. Era, ed è, realtà indiscussa.

E l'obiettivo di una certa "stabilizzazione" del rapporto professionale fu, poi, raggiunto in un modo non certo esaltante e non uniforme per tutti: veniva diluita la precarietà ma restava, comunque, diversificata, e sempre oggetto di una subalternità eccessiva ormai anacronistica. Accettata sì. Ma non certo a cuor leggero. Il presupposto, e la convinzione, del mantenere in equilibrio una struttura ormai troppo diversificata per funzioni e compiti e caratterizzata da una marcata proiezione che interessava sempre più il "civile" con metodologie gestionali tipiche di una forza armata, e all'interno della stessa, non trovava più sufficiente supporto sulla sola "dedizione al servizio".

Era cosa ormai nota da tempo. La "frutta" era matura. E, non per caso, era di qualità. E andava raccolta gradualmente da chi aveva capacità. Ma così non fu. E se ne fece scempio. Erano gli anni in cui la "fecondazione in vitro" dava il suo primo concreto risultato positivo. Quale occasione migliore per tentare di traslare esperienze di natura genetica umana nel contesto dei servizi di assistenza alla navigazione?

La Mamma c'era. Ed era particolarmente feconda. E i "donatori anonimi" abbondavano.

Fu gioco facile favorire e proteggere una "procreazione assistita" salvo poi rinfacciarsi paternità e protezioni. O peggio, ancora, rinnegare la paternità del nascituro.

Il nuovo soggetto

L'atto del formale concepimento è ascrivibile agli eventi e ai fatti culminati con la "nota azione" intrapresa da Controllori del Traffico Aereo in forza all'Aeronautica Militare il 19 ottobre del 1979. Non si trattò di un gran numero, questo è ormai certo e assodato. Si trattò, più semplicemente, di adesioni numericamente molto significative localizzate, prevalentemente, in siti con funzioni operative predominanti verso un'utenza di tipo civile: i Centri di Controllo Regionale e gli aeroporti prettamente civili. E non poteva essere che così; non c'erano alternative percorribili diverse al formulato posto in essere e fatto recapitare, o recapitato, al Comando di appartenenza. Discutibile la metodologia di presentazione di quei formulati per il tramite di una "raccolta organizzata". Discutibile la scomposta reazione di alcuni Comandi che già "tutto sapevano e tutto conoscevano". Ma così fu.

Il contesto operativo di quella mattinata, già appesantito da un'atmosfera che scopriva, inesorabilmente, falle di precario equilibrio e di comprensibile fragilità psicologica a tutti i livelli, operativi e di comando, ha comunque assolto in modo dignitoso alle funzioni d'istituto, senza discostarsi da ciò che, di norma, veniva espletato e garantito.

L'ultima azione operativa al servizio di utenza civile pare essere quella avvenuta sul cielo nord/ovest a beneficio di un sorvolo lento, turbo-prop, decollato da Roma Urbe e diretto in Inghilterra, sulla verticale del VOR di Torino ad un'altitudine di circa 18.000 ft. E si trattava del consueto passaggio di frequenza e di controllo fra Milano e Ginevra Controllo. Erano le 12.38 ZULU.

Il NOTAM relativo alla chiusura dello spazio aereo nazionale, emanato a metà mattinata a seguito della riscontrata precaria governabilità del sistema operativo, per la sola attività commerciale decorreva dalle 12.00 ZULU.

E, lo sfiorare dei tempi, non fu azione e funzione elargita una tantum e nemmeno casuale. Fu azione cosciente, dovuta e doverosa. E, comunque, dalle 12.00 il servizio ATC su tutto lo spazio aereo di competenza italiana veniva inequivocabilmente garantito ad ogni utenza militare, ad ogni volo di soccorso, di emergenza e/o in emergenza e ad ogni volo di Stato; e veniva garantito anche il servizio di allarme. E ciò è avvenuto fino al ripristino delle normali operazioni d'istituto intorno alle 22.00 ZULU del giorno stesso, determinate dalle ormai note azioni intraprese, nel frattempo, dagli Organi Istituzionali. E questo non è altro che una semplice testimonianza diretta del partecipato di quel giorno.

Ne seguì una gestazione non facile e, gioco forza, il "parto" fu travagliato. E la compartecipata assistenza, alquanto affollata e particolarmente diffidente e, comunque, protesa a funzione putativa, scoprendosi, quasi per incanto, custode di innate predisposizioni, si incamminò in un percorso tipico di una azione tutelare tanto autorevole quanto fragile.

Sin dall'inizio, troppi sono i tutori che vantano, e contrappongono, referenze consolidate. E il neonato ben presto si trova a soffrire, anche e non solo, di altrui colpe. L'alimentazione "naturale" difetta. Si ricorre ai surrogati. Ma sono privi di anticorpi. E nonostante tutto, il "nuovo venuto", inizialmente, non crea danni irreparabili. Si difende come può. A volte strilla troppo e in modo scomposto. A volte subisce, in silenzio, interventi assimilabili più alla natura "populista" che ad una cosciente e precisa programmazione gestionale. E subisce anche la metamorfosi dei tutori di turno e il prevaricare di "vicari" più o meno auto referenziati. E il dispositivo apicale pecca, al centro ed in certe periferie anche significative. Si rinuncia, di fatto, alla gestione anche del "quotidiano" demandandola per lunghi periodi a funzioni "pro tempore" multiple e inequivocabilmente inefficaci e, per loro natura, inefficienti. Si facilita, così, lo sviluppo di gestioni parallele, molto simili ad autogestioni, spesso espresse da soggetti in cerca di visibilità ma, decisamente non all'altezza. Il "satrapismo", diffuso e auto referenziato, che si manifesta sin dall'inizio, e che non resta senza riconoscimenti, concede spazio agli "urinatori" che, all'ombra della bandiera di una qualsiasi organizzazione accreditata, operando sotto la linea di galleggiamento, dilagano in azioni e interventi non funzionali. Così al Salario, alle zone umide del Lambro, alle chiuse del Panperduto e al confluire della SS 379 con la SS 613. E altre ancora, di certo. Ma queste paiono le più significative. E la sensazione di inefficienza cresceva a dismisura nonostante il risultato operativo non presentasse lacune macroscopiche.

Ed è in questo contesto gestionale, non certo sufficientemente qualificato, che si sviluppano le situazioni oggetto, poi, dell'attenzione dei media. Non escluse le azioni rivendicative poste in essere dalle organizzazioni dei lavoratori, molto spesso non assonanti con molti degli addetti di fatto imprigionati da un anacronistico partecipato ad uno status rappresentativo debolmente rappresentato. Debolezze non solo di natura numerica ma anche culturali.

Sia ben chiaro che, con ciò, non va legato affatto, e in modo esclusivo, ogni episodio di valenza mediatica con la realtà direttiva ritenuta non adeguata alle effettive esigenze ed alle funzioni assegnate. La "casualità" ha fatto la parte del leone. E la "sordità" di chi avrebbe dovuto sentire non è apparsa essere valenza utile e funzionale. Quando mai la "volontaria sordità" ovvero il "negare", a se stessi, di aver sentito ha contribuito a promuovere e a realizzare azioni utili per tutti? E' accaduto prima del '79. Ed è accaduto dopo.

E, il nuovo soggetto, dovrà raggiungere una maggiore età, e andare anche oltre, per vedersi, in qualche modo, assistito e guidato da un vero tutore capace di "sentire" e di non essere incline a diffidare delle proprie capacità uditive. Non è, questa, una constatazione datata. Si spera sia databile al più presto.

Il fratello "più vecchio"

E il fratello di età maggiore custodito, apparentemente, sotto le ali di mamma aquila? Soffre. Soffre non poco. Si riorganizza con nuove leve. E si aiuta con alcuni che hanno ritenuto più utile restare. Il substrato della precarietà via via si attenua per poi svanire quasi del tutto.

Gli eventi gestionali paiono una fotocopia ma è difficile distinguerla dall'originale. Ammessa, poi, la possibilità di identificare chiaramente la "copia conforme". Permane il richiamo della "fortuna" che ha, in seguito, improvvisamente gratificato il fratello minore. E anche qui ogni evento degno dei media non è correlabile con la natura espressa dalla funzione direttiva e la valenza funzionale operativa. Funzioni spesso in dissonanza.

Interrogativi quotidiani

Qual' è la differenza con i precedenti storici, sia pure per categorie e funzioni diverse? E qual è la dissonanza fra le due funzioni istituzionali demandate ai due fratelli? Differenza e dissonanza possono apparire, comunque, come valenze obbligate e, quindi, inevitabili?

I troppi "distinguo" fra le attività civili e quelle militari nel complesso comparto della navigazione e del controllo del traffico aereo non paiono, forse, in netto contrasto con la necessità inderogabile di una chiara espressione unitaria tesa a valorizzare una indiscussa "Power State" disponibile non per caso? Una cosa è certa: quel lontano autunno segnò l'inizio di una trasformazione di tipo entropico, del complesso sistema ATCS in Italia. E non poteva essere che così. E a fronte di un sistema decisamente "aperto" sappiamo che la compensazione fra "perdita" e "guadagno" ci porta sempre verso uno status d'equilibrio e di stabilità con il minore dispendio di energia. E questo è un costo inevitabile. E non poteva essere diversamente. Ma nel nostro "sistema", come in ogni altro. equilibrio e stabilità vanno ricercati ed accettati con determinazione, con costanza e con convinzione. E solo così il dispendio di energie sarà minimo. Solo un sistema "chiuso" non ha costi. Ma in natura non esiste.

(*) adattamento di espressioni e concetti di M.Arpinò

09 febbraio 2010