

**COMMISSIONI RIUNITE
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI (IX)
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI
LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8^a)
DEL SENATO DELLA REPUBBLICA**

**COMITATO PARITETICO PER L'INDAGINE CONOSCITIVA
SULLA SICUREZZA DEL TRASPORTO AEREO**

RESOCONTO STENOGRAFICO

INDAGINE CONOSCITIVA

7.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 17 GENNAIO 2002

**PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA IX COMMISSIONE DELLA CAMERA
PAOLO ROMANI**

INDI

**DEL VICEPRESIDENTE DELLA IX COMMISSIONE DELLA CAMERA
LUIGI MARTINI**

COMMISSIONI RIUNITE
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI (IX)
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI
LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8^a)
DEL SENATO DELLA REPUBBLICA

COMITATO PARITETICO PER L'INDAGINE CONOSCITIVA
SULLA SICUREZZA DEL TRASPORTO AEREO

RESOCONTO STENOGRAFICO
INDAGINE CONOSCITIVA

7.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 17 GENNAIO 2002

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA IX COMMISSIONE DELLA CAMERA
PAOLO ROMANI

INDI

DEL VICEPRESIDENTE DELLA IX COMMISSIONE DELLA CAMERA **LUIGI MARTINI**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Ciarniello Santino, <i>Responsabile dei servizi</i>	
Romani Paolo, <i>Presidente</i>	3	<i>traffico aereo dell'ENAV SpA</i>	19, 22, 23
Seguito dell'audizione di rappresentanti dell'Ente nazionale di assistenza al volo (ENAV SpA):		De Laurentiis Rodolfo (CCD-CDU)	12
Romani Paolo, <i>Presidente</i>	3, 4, 6, 7, 8, 9, 10	Di Giorgio Luciano, <i>Responsabile dei servizi</i>	
	14, 15, 18, 22, 23, 24	<i>tecnici dell'ENAV SpA</i>	9, 10, 17
Martini Luigi, <i>Presidente</i>	10, 15, 19	Duca Eugenio (DS-U)	12, 20, 21, 22, 23
		Fabris Mauro (Mar- DL-U)	10, 14, 16
			17, 18, 19, 23
		Floresta Ilario (FI) .	3, 4, 6, 10, 15, 17, 19, 20, 21, 23

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Forza Italia: FI; Democratici di Sinistra-L'Ulivo: DS-U; Alleanza Nazionale: AN; Margherita, DL-L'Ulivo: MARGH-U; CCD-CDU Biancofiore: CCD-CDU; Lega Nord Padania: LNP; Rifondazione comunista: RC; Misto: Misto; Misto-Comunisti italiani: Misto-Com.it; Misto-socialisti democratici italiani: Misto-SDI; Misto-Verdi-L'Ulivo: Misto-Verdi-U; Misto-Minoranze linguistiche: Misto-Min.linguist.; Misto-Nuovo PSI: Misto-N.PSI.

	PAG.		PAG.
Gualano Sandro, <i>Amministratore delegato dell'ENAV SpA</i>	4, 6, 7, 8, 9, 14, 15, 16 17, 18, 19, 20, 21, 23, 24	Arnaudo Cesare, <i>Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo</i>	26, 27, 28, 29, 30 31, 32, 33, 34, 35, 36
Marzocca Fabio, <i>Direttore generale dell'ENAV SpA</i>	17, 19, 22, 23	Di Virgilio Silvio, <i>Capo dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo</i>	25, 26, 33
Pasetto Giorgio (MARGH-U)	13	Duca Eugenio (DS-U)	33
Tidei Pietro (DS-U)	17, 24	Floresta Ilario (FI)	28, 29, 34
Audizione di dirigenti preposti alle strutture del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti competenti in materia di trasporto aereo:		La Starza Giulio Antonio (AN)	29, 30, 36
Romani Paolo, <i>Presidente</i>	24, 26, 27, 30, 31 32, 33, 34, 35, 36	Pasetto Giorgio (MARGH-U)	27, 34
		Ricciotti Paolo (FI)	32, 34, 36

La seduta comincia alle 10.15.

(Il Comitato approva il processo verbale della seduta precedente).

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso impianti audiovisivi a circuito chiuso.

(Così rimane stabilito).

Seguito dell'audizione di rappresentanti dell'Ente nazionale di assistenza al volo (ENAV SpA).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulla sicurezza del trasporto aereo, il seguito dell'audizione di rappresentanti dell'Ente nazionale di assistenza al volo (ENAV SpA).

Ricordo che nella precedente seduta non avevamo potuto concludere l'audizione per mancanza di tempo. Nella seduta odierna daremo corso ad eventuali ulteriori domande e poi alla replica dell'ingegner Gualano, amministratore delegato dell'ENAV.

ILARIO FLORESTA. Debbo anzitutto riconoscere che l'ENAV in questi ultimi anni ha lavorato molto (lo abbiamo seguito con particolare attenzione) nel settore della sicurezza. Lei, nella precedente seduta, ha detto che in questo campo sono stati effettuati investimenti molto rilevanti.

Vorrei innanzitutto chiederle un chiarimento circa un termine inglese che lei ha utilizzato rispondendo ad una domanda del presidente, per poi porle una domanda di carattere generale. In questo Comitato abbiamo ascoltato tutti gli attori sulla scena della sicurezza del volo; tutti parlano del modo in cui oggi si vive in questo settore ma nessuno formula proposte per cambiare le cose. Invece, eventuali suggerimenti su come migliorare la sicurezza potrebbero portare i legislatori a dar corso finalmente ad una soluzione definitiva per garantire la maggiore sicurezza possibile del traffico aereo.

Lei ha parlato - mi riferisco al termine inglese - di *read back*: le dispiacerebbe chiarirmi il significato e l'importanza di questa procedura?

Per quanto riguarda invece la domanda più generale, le ripeto il quesito che ho posto ieri all'amministratore delegato della SEA: quali sono gli interventi fondamentali che a suo avviso dovrebbero essere effettuati nel comparto dell'aviazione civile per consolidare la sicurezza? Vorrei sentire delle proposte per capire cosa si deve fare. Voi siete gli addetti ai lavori: noi possiamo prendere atto di quanto ci dite per individuare una sintesi. Nascondersi dietro mezze parole o mezze frasi non serve a molto: abbiamo ascoltato molte mezze verità. In un comparto così delicato e difficile da gestire esistono sicuramente incertezze dovute alla mancanza di chiarezza, all'incrociarsi di competenze o addirittura a forme di *vacatio*: esse però si superano solo formulando proposte. Lei ha avuto due giorni di tempo per pensarci: ho letto attentamente la documentazione che ci ha lasciato e mi appresto a leggere quella, ancora più voluminosa, che ha depositato oggi, in cui fa riferimento a

proposte avanzate davanti alla commissione Riggio. Può insomma dirci, a grandi linee, che cosa pensate di fare?

PRESIDENTE. Do ora la parola all'ingegner Gualano per le risposte.

SANDRO GUALANO, Amministratore delegato dell'ENAV SpA. Comincerò dalla fine della sua domanda pregando tutti, se al termine della mia replica non avrò risposto a qualche quesito, di farmelo presente in modo che io possa provvedere.

Per quanto riguarda il significato del termine *read back*, si tratta di una procedura attuata dal controllore di volo in certe condizioni di scarsa visibilità. A Linate il giorno dell'incidente ci si trovava in condizioni di visibilità 2: in condizioni di visibilità 1 il pilota vede tutto, così come il controllore. In condizioni di visibilità 2 il controllore non vede l'aereo, magari perché è distante 500 o 800 metri e la visibilità è di 100 o 150 metri; può accadere che vi siano certe operazioni che si svolgono sul piazzale. In questo caso il controllore dà una disposizione e dice al pilota: quando arrivi in un certo punto della pista di rullaggio o del piazzale, dobbiamo risentirci. Il pilota può dire: quando arrivo in quel certo punto ti richiamo (e quindi ripete esattamente l'istruzione del controllore) oppure può dire « Roger », che significa « ricevuto ». In quel momento il pilota deve ripetere esattamente tutte le parole.

Se il controllore ha detto: « Quando arrivi in fondo all'estensione della pista richiamami », non basta che il pilota dica: « Quando arrivi alla pista richiamami »; deve ripetere le parole esatte e fare riferimento all'estensione della pista. La precisione estrema è fondamentale perché una parola in più o in meno può cambiare le cose. Non voglio difendere l'ENAV o i piloti: in questo momento ho una disperata ansia di cercare la verità, come l'avete voi. Tenete però presente che è in corso un'indagine della magistratura, che va rispettata.

Venerdì scorso abbiamo tenuto una riunione con tutti i capi impianto. Ab-

biamo discusso sulla questione del *read back*: in certe condizioni è necessaria una precisione esasperata nelle procedure. *Read back* vuol dire questo: io ti do un'istruzione; per favore me la ripeti in forma completa. Questo può salvare delle vite. Si tratta quindi di un particolare tecnico che però rivela la filosofia generale cui ci si ispira.

Vorrei ora descrivervi le condizioni generali dell'aeroporto di Linate quel giorno. Ho letto le affermazioni rese ieri dal presidente Fossa, il quale ha detto che se si fosse fatto decollare un aeroplano alla volta l'incidente si sarebbe potuto evitare. Da un'agenzia di stampa risulta che egli abbia affermato che non è stata rispettata la prescrizione di far decollare un aereo per volta in quelle condizioni.

ILARIO FLORESTA. Ha detto anche altre cose, per esempio che quell'aereo non poteva essere a terra.

SANDRO GUALANO, Amministratore delegato dell'ENAV SpA. Diciamo anche che a Linate c'è una sola pista e quindi è chiaro che gli aerei decollano uno alla volta.

Nella documentazione che vi ho consegnato, nell'allegato 1/B, si parla delle operazioni sull'area di manovra in condizioni di bassa visibilità. Sono le disposizioni emesse dall'ENAV, approvate dall'ENAC a suo tempo, che hanno un'importanza fondamentale. Come dicevo prima, in condizioni di visibilità 1 sia il pilota sia il controllore di volo hanno piena visibilità; in condizioni di visibilità 2, il controllore di volo non vede perché c'è una visibilità di 200 metri, ad esempio, ma il pilota vede gli ostacoli davanti a sé; in condizioni di visibilità 3 non vedono né il pilota né il controllore di volo: in questo caso interviene il *follow me*, negli aeroporti non dotati di ASMI, cioè di radar di terra, come risulta al punto 4.2.2 dell'allegato.

C'è stata una lunga discussione sull'opportunità di eliminare la condizione di visibilità 2 e passare direttamente alla 3, in cui si chiede l'intervento del *follow me*

oppure si muove un aeroplano alla volta. Ciò significa che fino a quando l'aereo non è atterrato, uscito dal raccordo ed arrivato all'area di parcheggio e il pilota non ha detto « sono fermo », l'altro aereo non si muove. Ovviamente questo serve ad evitare intersezioni tra i due aeromobili.

L'8 ottobre eravamo in condizioni di visibilità 2: avete letto anche sulla stampa che il pilota vedeva, tanto è vero che il controllore dice al pilota di un aereo che si doveva muovere dopo il *Cessna* di cercare di seguire quest'ultimo e dirgli se lo vedeva. Quindi la visibilità c'era e ci trovavamo in condizioni 2; sulla base dell'allegato che ho citato, al punto 4.2.2, come aggiunta alle normali operazioni previste in condizioni di visibilità 1 è previsto che si debbano regolare le operazioni di atterraggio, rullaggio e decollo come di seguito. Per quanto riguarda l'atterraggio, richiedere al pilota di riportare l'avvenuto atterraggio e l'avvenuta uscita dalla pista. Per quanto concerne il decollo, richiedere al pilota di riportare l'avvenuto ingresso in pista e l'avvenuto decollo. Per quanto si riferisce al rullaggio, con l'aeromobile in partenza il pilota deve chiedere conferma di tutte le autorizzazioni emesse dalla torre ad entrare nelle vie di rullaggio e a percorrerle fino alla posizione attesa. Si tratta del momento in cui il controllore ha detto: « Quando arrivi alla *stop bar* dell'R5 chiamami ». Purtroppo il pilota è andato sull'R6.

Tenete presente che in condizioni 1 noi possiamo gestire da 20 a 22 aeroplani l'ora. La vecchia Linate gestiva 34 aeroplani l'ora; essendo stato trasferito il traffico su Malpensa, oggi in condizioni normali si gestiscono 20 aeroplani l'ora. Nelle condizioni 2 possiamo gestire da 10 a 12 aeroplani l'ora, con un sincronismo tra pilota e controllore. Nelle condizioni di visibilità 3 si muove solo un aeroplano alla volta: si possono gestire 6 aeroplani l'ora.

È importante che il Comitato comprenda questo: eravamo in condizioni di visibilità 2. Si può eliminare questo tipo di condizione, nel qual caso si muove solo un aeroplano alla volta. Ma è chiaro che si formano le file di passeggeri, e gli aero-

porti sono attrezzati per operare in condizioni 2, in assenza di ASMI. Questo è un dato di fatto, per cui l'affermazione secondo cui si doveva far decollare un aereo alla volta credo sia dovuta ad un errore del presidente Fossa. Egli forse intendeva dire che si doveva far muovere un aereo alla volta. C'è una prescrizione chiara, approvata dall'ENAC, che consente di farlo; d'altronde, se ciò non fosse, avremmo aeroporti inefficienti, mentre in tutto il mondo si opera così.

Parliamo ora del problema della segnaletica orizzontale dell'R5 e dell'R6 e quella più in generale del piazzale. Non voglio aprire polemiche o dar vita ad un palleggio di responsabilità: voglio solo fare chiarezza. Nell'allegato 1/A che vi ho consegnato è contenuta la conclusione di una relazione che ho chiesto a uno dei principali studi legali italiani. Tale relazione è stata inviata all'ENAC, all'Agenzia per la sicurezza del volo (in quanto essa è la conseguenza di una lettera del presidente Franchi), al capo del dipartimento dell'aviazione civile, al generale Fornasiero.

Vi leggo le conclusioni: « Nell'aeroporto di Milano Linate, contrariamente a quanto affermato da ENAC nella nota in oggetto, la SEA deve assicurare, in conformità con le prescrizioni dell'ICAO, il posizionamento, la manutenzione, il ripristino ed il rifacimento dei segnali diurni e notturni (orizzontali, verticali, inclusi gli impianti AVL) strettamente attinenti alla sicurezza ».

Vi leggo poi una lettera inviata dalla SEA all'ENAC e per conoscenza all'ENAV. In essa la società scrivente riceve per conoscenza lettera della società ATA (che svolge le attività in subfornitura per conto della SEA). Non voglio entrare nei rapporti tra SEA e ATA. Nella lettera si legge: « Nel confermare che la scrivente (cioè la SEA) ha provveduto a posizionare, secondo quanto prescritto da ENAC, la segnaletica diurna e notturna per la chiusura del raccordo 6, riteniamo opportuno evidenziare che gli interventi relativi alla segnaletica verticale ed orizzontale sul piazzale di Linate ovest » (e quindi S4, presidente) « sono di competenza della

società ATA ai sensi della convenzione SEA/ATA del 31 maggio 1974», poi rinnovata nel settembre 2000.

La lettera dell'ATA, che vi consegnerò al termine dell'audizione, dice: « Nel prendere atto delle determinazioni di codesta direzione circoscrizionale, precisiamo che interventi relativi a segnaletica verticale ed orizzontale sul piazzale di Linate ovest sono di competenza della SEA, ciò in virtù degli accordi in essere tra le società ».

PRESIDENTE. Ingegnere Gualano, oggi ci troviamo di fronte ad una presa di posizione da parte sua in base ai documenti citati, per cui all'ENAV non è attribuito il compito di occuparsi della segnaletica orizzontale. In sostanza, il famoso S4 non è un problema dell'ENAV. Ieri, il direttore dell'aeroporto di Linate, dottor Fusco, nel corso della sua audizione ha fornito al Comitato un telex del 1995 dal quale si evince con chiarezza che, per quanto riguarda la segnaletica orizzontale e verticale, ENAC afferma che è competente l'ENAV in via esclusiva.

A proposito della lettera della SEA, devo rilevare che ieri il dottor Fossa non ha detto che la SEA non interviene materialmente sulla pista, ma che lo fa su indicazione degli enti preposti. In buona sostanza, la vernice viene stesa dagli uomini SEA, ma lo fanno su indicazione di ENAV. Ieri si è svolto un lungo contraddittorio di cui è stato protagonista il collega La Starza, il quale chiedeva chi fosse esattamente l'interlocutore della SEA. Il dottor Fossa aveva in un primo momento parlato di ENAC e di ENAV, facendo capire in modo informale che spesso non è esaustivo il rapporto con l'interfaccia naturale, vale a dire ENAC, per cui anche l'ENAV a volte partecipa a riunioni che riguardano problemi dell'aeroporto. Tuttavia il dottor Fossa non ha negato che fosse la SEA a provvedere materialmente all'attuazione delle indicazioni che provengono istituzionalmente da ENAC, ma complessivamente da tutto il sistema, e quindi anche da ENAV.

La risposta che lei ci ha fornito risulta quindi in notevole contraddizione con il

telex che ho citato - il che per noi è una novità - e con quanto detto nelle sedute di questo Comitato e che risulta dal resoconto stenografico delle stesse.

ILARIO FLORESTA. Concordo con quanto ha detto, presidente. Vorrei aggiungere che dopo questo « balletto » di lettere e di telex emerge una lettera scritta dalla SEA il 19 ottobre 2001 in cui si afferma che la stessa SEA ha provveduto a posizionare la segnaletica in questione « secondo quanto prescritto da ENAC ». Dove si trova questa prescrizione? Il telex aveva un valore generale; l'aeroporto di Roma, dove opera un gestore « totale », prende atto e afferma di aver rifatto la segnaletica secondo le indicazioni di ENAC. Ancora una volta emerge una contraddizione.

SANDRO GUALANO, Amministratore delegato dell'ENAV SpA. C'è una legge del 1965 - firmata, fra l'altro, da Fanfani - che rappresenta la convenzione tra la SEA e lo Stato: si tratta del riferimento generale che inequivocabilmente definisce le competenze del gestore. D'altronde è intuitivo che se lo Stato affida ad un soggetto la gestione di un aeroporto (ed è evidente che Linate e Malpensa sono affidati alla gestione « totale » di un terzo) ciò comporta che viene affidata l'esecuzione di tutto. Occorre leggere con attenzione la convenzione che ho citato.

C'è quindi la legge che ha valore generale. Io ho visto il telex di cui si parla: se posso essere un po' colloquiale, c'è stato un direttore generale che ha mandato questo telex all'AAAVTAG (che rappresentava l'ENAV di allora); chissà a chi sarà arrivato e magari sarà finito in un cassetto di un funzionario. Probabilmente nessuno ha risposto, ma non si tratta di un documento di carattere dispositivo generale, come è invece la legge che ho ricordato. Si tratta di due cose diverse, che hanno un valore molto differente: un telex di un funzionario ed una legge dello Stato.

ILARIO FLORESTA. Questo conferma quanto ho detto ieri: non basta un telex per variare delle disposizioni di legge.

PRESIDENTE. Ricordo ancora che lo scopo di questo Comitato non è appurare la verità su Linate: ho insistito su questo punto perché mi sembrava che potesse rappresentare il simbolo della confusione dei ruoli esistente nel settore. Penso di poter ritenere conclusa con la giornata di oggi la discussione sul famoso « S4 »: abbiamo capito con assoluta chiarezza che da parte dei responsabili nazionali di ENAC e di quello locale si afferma che la competenza sarebbe di ENAV; d'altra parte quest'ultima ci dice che la responsabilità non è sua. Abbiamo inoltre compreso che ENAV tende ad accreditare la tesi per cui la responsabilità possa essere sia di SEA sia di ENAC. La stessa SEA dice: noi mettiamo la vernice solo su indicazione di qualcuno che può essere ENAC o ENAV.

Questa è la situazione. Spetta ovviamente a noi trarre le conclusioni di carattere politico e normativo, ma direi che qualche problema emerge. Può darsi - ciò rientra nella competenza della magistratura - che quest'ultimo abbia comportato le tragiche conseguenze cui abbiamo assistito a Linate.

La prego ora, ingegner Gualano, di proseguire nella sua replica e di rispondere agli altri quesiti che le sono stati rivolti.

SANDRO GUALANO, Amministratore delegato dell'ENAV SpA. Quanto al radar di terra, avete già appreso che in un aeroporto si può operare in sicurezza con o senza radar. Questi ultimi sono di tre tipi: radar di terra, radar di avvicinamento, radar di rotta. Sia chiaro che il radar è un ausilio importante per il controllore di volo e per il pilota; tuttavia esistono aeroporti (parliamo del radar di avvicinamento) che sono ugualmente sicuri pur senza disporre: ad esempio, Lamezia Terme.

Rientra nella politica dell'ENAV posizionare i radar in tutti gli aeroporti: è chiaro che costruendo una rete di radar presenti in tutti gli aeroporti - e gli investimenti vanno in quella direzione - aumentiamo le nostre capacità. Deve es-

sere chiaro però che anche se non ha il radar un aeroporto può essere ugualmente sicuro: si fanno atterrare e decollare meno aeroplani ogni ora, ma le disposizioni normative rendono assolutamente sicuri questi aeroporti.

L'ausilio del radar di terra a Linate avrebbe potuto aiutare; ma vi sono anche esempi in cui i piloti non hanno seguito le istruzioni del controllore di volo. Pensate a cosa è successo in agosto all'aereo Egyptair. Oggi l'immissione di aeroplani non voluti sulle piste principali di decollo è uno dei problemi più importanti nel mondo in questo settore. Nei primi tre mesi del 2001 in America ci sono state almeno ottanta *runaway incursion*; nel caso di Malpensa, l'aereo Egyptair è entrato nella pista di decollo e poi il pilota ha detto: « Scusate, mi sono sbagliato; non ho seguito le istruzioni ». Attenzione, quindi: il radar aiuta ma non sempre può evitare con sicurezza assoluta gli incidenti. Stiamo comunque investendo sui radar di terra: a Malpensa esso è attivo da qualche giorno, e funziona a Linate e a Roma, dove c'è un vecchio radar che sta per essere sostituito. Il radar di terra è in fase di installazione anche a Bologna, Venezia e Torino. In Europa esistono circa venti radar di terra su cinquecento aeroporti, per cui credo che ci collocheremo sopra la media.

Si apre qui il discorso sulla progettazione generale dell'aviazione civile. Leggendo le dichiarazioni rese ieri da Fossa ho visto che le società di gestione (mi riferisco anche alle dichiarazioni del presidente di Assoaeroporti) stanno pensando di assumere su di sé le attività di controllo del traffico aereo di torre ora svolte dall'ENAV. Tutto si può fare e deve essere chiaro che a noi dell'ENAV interessa solo far bene il nostro mestiere.

PRESIDENTE. Il presidente Fossa non ha detto esattamente questo: comunque la cosa migliore è basarsi sui resoconti dei lavori del Comitato; le dichiarazioni rese alla stampa mi sembrano leggermente difformi rispetto a quanto dichiarato in questa sede.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Comunque ho sentito che c'è l'intenzione da parte della commissione Riggio di prendere in considerazione questa ipotesi. Lo so perché in una riunione ufficiale...

PRESIDENTE. Non basiamoci su articoli di stampa; neanche noi abbiamo in mano la relazione della commissione Riggio. Cerchiamo di basarci sui fatti.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Mi baso su un colloquio che ho avuto in sede di commissione con il generale Fornasiero, il quale ha avanzato una proposta chiara in questo senso alla quale ho risposto. Questo è un fatto.

Ripeto che abbiamo un vasto piano di investimenti per collocare un radar in ogni aeroporto. Ove il legislatore decidesse di attuare questo scorporo, ci sarebbe comunque un aspetto patrimoniale, di importanza certo secondaria, da considerare.

PRESIDENTE. Ingegnere Gualano, la pregherei, anche per consentirci di seguire meglio la sua esposizione, di dare anzitutto risposta alle domande formulate dai colleghi e poi di aggiungere eventuali altre considerazioni.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Le altre domande riguardavano la certificazione degli impianti, i problemi concernenti la struttura societaria che sono un ostacolo alla sicurezza, l'attività ispettiva degli impianti e degli operatori: volevo conglobare queste risposte facendo riferimento all'allegato 3 che vi ho consegnato.

Se esaminate l'allegato 3, a pagina 1, vedete un grafico che riguarda il controllo del traffico aereo *gate to gate*. Come vedete, la nostra attività si svolge anzitutto sul piazzale di movimentazione degli aeromobili: nella fase di decollo interviene la torre, poi seguono le fasi di salita, di rotta, di avvicinamento e di atterraggio nell'aeroporto di destinazione.

A pagina 2 si cerca di spiegare come funziona un aeroporto. Nella torre sono situate tutte le apparecchiature (il monitor radar, il centro meteo, il monitor ILS, quello per gli aiuti visivi luminosi). Le luci di pista e la loro intensità vengono manovrate da reostati che si trovano in torre, così come i dati di volo, il centro di comunicazione radio terra-bordo-terra. Al di là della pista c'è il piazzale di sosta e quindi il centro di controllo (CRAV-ACC): nel caso di Fiumicino, il centro di controllo si trova a Ciampino.

Tutte le attività sono integrate in un *software* sviluppato nell'ambito dei centri di controllo, per cui sarebbe molto complesso al giorno d'oggi scorporare le attività di torre dal resto.

Ai fini dell'omologazione, noi oggi operiamo la progettazione degli impianti; per i radar di terra, il relativo progetto ha seguito varie traversie nel caso di Linate perché c'è stato un rinvio del progetto stesso dall'ENAV alla SEA all'ENAC in varie occasioni. Faccio un esempio: il progettista voleva mettere l'antenna al centro del sedime aeroportuale; l'ENAC ha richiesto un palo di vetro, e così via. Problemi di questo genere rendono difficoltoso procedere con speditezza nel progetto. Quindi oggi l'omologazione avviene da parte dell'ENAC. La certificazione dei controllori di volo è invece effettuata da ENAV: non c'è quindi un ente terzo che certifichi i nostri controllori di volo.

In sostanza, per dare più fluidità a tutte le attività aeroportuali e per aumentare la sicurezza, proponiamo di attribuire maggiori compiti all'ENAC per quanto riguarda le norme generali, l'omologazione di impianti e apparati e la certificazione del personale operativo, e così via, lasciando all'ENAV la fornitura unitaria globale del servizio. Proprio per evitare le sovrapposizioni di competenze o responsabilità la nostra proposta è di assegnare - così come avviene in tutti i paesi europei - in termini unitari e globali all'ENAV la fornitura del servizio di traffico aereo, mentre l'attività normativa, di verifica, di

controllo, di approvazione degli impianti, eccetera, dovrebbe essere attribuita in termini globali all'ENAC.

PRESIDENTE. Nel suo allegato 3, a pagina 3, fra i compiti che dovrebbero essere attribuiti all'ENAV, rientra quella di progettazione e installazione degli impianti (radar, torre di controllo, blocco tecnico, segnaletiche, aiuti visivo-luminosi)...

SANDRO GUALANO, Amministratore delegato dell'ENAV SpA. È una proposta.

PRESIDENTE. Quindi attualmente, a suo avviso, questa competenza non è dell'ENAV.

SANDRO GUALANO, Amministratore delegato dell'ENAV SpA. No. Come dicevo, per evitare sovrapposizioni di responsabilità ci deve essere un ente che fa capo al ministero (l'ENAC) che svolge tutta l'attività normativa, di controllo, di omologazione e di certificazione, mentre un altro ente (l'ENAV) si prende la responsabilità completa del servizio, in modo che, se si sbaglia, si può sapere chi è il responsabile.

Era stata formulata una domanda a proposito del *windshear* a Palermo. Come sapete, il fenomeno riguarda importanti masse d'aria in movimento ascendente e poi discendente a grande velocità. Oggi a Palermo è possibile prevedere questo fenomeno - e quindi avvertire il pilota - con una probabilità del 65-70 per cento, che non è sufficiente. Negli Stati Uniti la FAA afferma che si sta arrivando ad una capacità di previsione del 92-95 per cento. Stiamo effettuando investimenti per adeguarci ai livelli dichiarati dalla FAA. Questo per quanto riguarda Palermo. Due impianti diversi verranno invece installati a Genova e a Reggio Calabria. Cedo comunque la parola al dottor Di Giorgio, responsabile dei nostri servizi tecnici.

LUCIANO DI GIORGIO, Responsabile dei servizi tecnici dell'ENAV SpA. Ho predisposto una relazione molto sintetica nella quale faccio una brevissima cronistoria del sistema installato a Palermo, un

sistema anemometrico di allarme *windshear* che serve a ricostruire le variazioni repentine nel campo del vento in prossimità del suolo; il sistema risponde alla classe che a livello internazionale si chiama LLWAS, cioè sistemi di allarme del fenomeno *windshear* alle basse quote.

Il sistema installato a Palermo si compone di 13 sensori...

PRESIDENTE. Mi scusi, ma la pregherei di tralasciare dettagli troppo tecnici: la domanda era semplice. Uno dei piloti che abbiamo ascoltato ci ha detto che questo radar è obsoleto e si chiedeva per quale straordinario motivo fosse stato montato. Inoltre l'ENAC ha affermato di aver verificato l'impianto, di aver riscontrato che non è a norma e quindi di averlo riportato nella fase sperimentale. Vorremmo capire insomma se sia vero o no che l'impianto è obsoleto, e, se è così, perché sia stato installato.

LUCIANO DI GIORGIO, Responsabile dei servizi tecnici dell'ENAV SpA. Non è vero che l'impianto è obsoleto nella misura in cui quando è stato progettato, nel 1991, era all'avanguardia; il progetto tecnico di massima dava questa capacità di previsione del 65-70 per cento. Il sistema è stato omologato con questo livello di prestazioni, che è stato reso noto a tutti gli utenti aeronautici, compresi i piloti. Si è svolta anche una presentazione del sistema presso l'ANPAC, cui ha partecipato la società costruttrice e gli esponenti di questa associazione professionale.

Nel momento in cui ENAC - per ottimizzare il livello di sicurezza di questi sistemi, alla luce dell'evoluzione tecnologica internazionale - ha fissato nel 90 per cento il limite di usabilità di questi strumenti, ENAV ha preso atto della situazione; è stato riportato in fase sperimentale il sistema ed è stata adottata una serie di misure per rendere congruente a quella probabilità di previsione il sistema installato a Palermo. Queste misure sono descritte nella mia relazione, ed è stato acquistato un SODAR, vale a dire un sistema che aumenta la capacità di pre-

visione del fenomeno che comunque - tengo a ribadirlo - non è mai configurabile in termini di certezza ma solo come probabilità di un suo verificarsi sull'aeroporto o nelle sue immediate vicinanze.

ILARIO FLORESTA. Da che data è in funzione l'apparecchiatura di Palermo?

LUCIANO DI GIORGIO, *Responsabile dei servizi tecnici dell'ENAV SpA*. È stato sperimentato e collaudato nel 1996; nel 1997 è finita la sperimentazione (perché il sistema doveva essere validato dall'osservazione e dai dati di riscontro); la validazione è stata effettuata insieme con l'unità sicurezza del volo dell'Alitalia, con il supporto quindi dei vari comandanti che verificavano i dati al suolo con quelli di bordo.

ILARIO FLORESTA. Il sistema è stato progettato nel 1991 e per quell'epoca non risultava obsoleto; nel 1997 è stato testato...

LUCIANO DI GIORGIO, *Responsabile dei servizi tecnici dell'ENAV SpA*. Manteleva la sua validità operativa.

ILARIO FLORESTA. E sono stati necessari tutti quegli anni?

LUIGI MARTINI. Forse posso contribuire a chiarire le cose. Fino al 1991 nel mondo questo tipo di strumento era in fase sperimentale: era difficilissimo capire come il controllore di volo potesse, con uno strumento, rilevare la differenza di gradiente verticale. Dopo cinque o sei anni di sperimentazione nacque lo strumento; ora ne esiste un altro che ci fornisce informazioni al di sopra dei trenta piedi. Per noi piloti sapere che dai trenta piedi in giù, in fase di atterraggio, c'è una variazione del vento è interessante, perché il comandante, a sua discrezione, può decidere di non iniziare l'avvicinamento su quell'aeroporto perché a quella quota non c'è possibilità di recupero. Ora esiste uno strumento più evoluto.

PRESIDENTE. Prendiamo atto che è stato dichiarato da ENAV che lo strumento non è obsoleto, mentre un pilota ci ha detto che lo è. Il nostro problema oggi non è capire come funzionano i radar ma comprendere se i vari attori di questo mondo almeno si intendono tra i loro: così non è.

Credo che possiamo ritenere esaurite le risposte alle domande formulate nella precedente audizione. Do ora la parola ai colleghi che volessero rivolgerne altre.

MAURO FABRIS. Signor presidente, per la verità le domande sarebbero moltissime, anche perché la relazione dell'ingegner Gualano che abbiamo ascoltato, come bene osservava un collega l'altro giorno, è stata esattamente l'opposto di quella dell'ENAC. Infatti, non solo vi è stato il solito scaricabarile delle responsabilità, ma in quel caso vi è stata una relazione ampia, articolata, anche eccessivamente tecnica e ricca di argomentazioni, mentre qui non abbiamo sentito nulla di più, dal mio punto di vista.

La nostra indagine conoscitiva riguarda lo stato della sicurezza del volo nel nostro paese: non siamo venuti qui per ascoltare le proposte di chi è interessato alla nostra indagine per prospettare come evitare in futuro ciò che è capitato; siamo qui per capire come sia stato possibile il verificarsi di quanto è accaduto. I protagonisti, quindi, dovrebbero chiarircelo, e non dirci che in futuro lo si potrà evitare in una determinata maniera, sottoponendoci delle proposte. In proposito, come già osservava Floresta, avremmo addirittura l'ambizione di fare i legislatori, e comunque al ministero stanno lavorando.

Vorremmo quindi risposte a tale riguardo, se l'ingegner Gualano è d'accordo: vorrei, quindi, che cominciasse a spiegarci davvero qual è la situazione interna dell'ente che amministra; credo che egli possa darci risposte precise in merito, visto che mi sembra di aver capito che un po' tutte le responsabilità e tutti i poteri sono incentrati sulla figura dell'amministratore delegato. Quindi, egli (non vedo chi altri) dovrebbe darci risposte circa i compiti e

gli obiettivi che il nostro Comitato si è prefisso, con riguardo certamente all'incidente di Linate ma più in generale allo stato della sicurezza del volo. Le chiedo, dunque: come è la situazione interna dell'ente? Concorda con l'osservazione del generale Fornasiero che ha detto, per esempio, che l'ENAV è una realtà in cui le professionalità non sono assolutamente all'altezza dei compiti assegnati? Rispetto alla gestione interna, vi è una situazione tale che vi consente di svolgere esattamente i compiti che la normativa attualmente in vigore vi assegna?

Che ha da dirci, inoltre, circa le osservazioni, anche recenti, della Corte dei conti sulle difficoltà che si registrano rispetto al controllo della vostra attività interna, di come gestite le risorse e le professionalità, di come effettuate le assunzioni? Mi sembra, infatti, che la Corte dei conti abbia puntato l'indice sulle difficoltà che si riscontrano all'interno dell'ente. Voi, inoltre, classificate gli aeroporti: come è possibile, allora, affermare, come lei ha fatto prima, che, tutto sommato, le responsabilità per il controllo dell'installazione dei radar non sono proprio vostre e che, per altre applicazioni che servono per classificare gli aeroporti, la responsabilità è di terzi e di quarti? Avete, invece, una funzione di stimolo in questo ambito, visto che a voi compete la classificazione degli aeroporti. A tale riguardo, perché nello scorso novembre avete assunto provvedimenti che hanno gettato scompiglio, più che produrre chiarezza, in un settore già provato dalla vicenda di Linate?

Certe cose sono capitate non mille anni fa, ma qualche mese fa: al riguardo, vorrei che lei desse qualche spiegazione in più alla Commissione, senza starci a raccontare come vede per il futuro la realtà che oggi rappresenta, o l'organizzazione del controllo del traffico aereo e così via. In proposito, lei sa perfettamente di cosa abbiamo bisogno come Comitato: non dobbiamo emettere un giudizio su lei e sul suo operato (non è questo il punto e non compete a noi), mentre vorremmo sapere cosa funziona e cosa non funziona nella

struttura da lei rappresentata. Vorremmo sapere, inoltre, se ci permette, perché lei ha assunto alcuni provvedimenti anche nel recente passato: per esempio, l'aver assunto, nel novembre scorso, un provvedimento che ha declassificato una serie di aeroporti italiani dalla mattina alla sera da cosa è stato determinato? Lei si è reso conto improvvisamente che non erano più sicuri, che non potevano più garantire gli standard fino a quel momento offerti? Mi interessa sapere soprattutto perché, rispetto ad alcuni provvedimenti che potevano essere assunti anche dai gestori aeroportuali, non siate intervenuti per tempo: questo mi sfugge.

Se è vero, come è vero, che alcuni radar di terra, o strumentazioni analoghe, si possono avere in pochissimi mesi (non in anni), perché avete lasciato « dormire » la situazione per anni? Perché non siete intervenuti prima? Non lo capisco. Ho già detto in altra occasione che ho avuto esperienza di come sappiate muovervi quando volete (fate presto a chiudere e riaprire gli scali); non credo vi siano figli di un dio minore in questo paese, per cui dovrete essere imparziali: perché, allora, rispetto alla situazione di Linate, siete intervenuti così tardi? Le chiedo dunque spiegazioni sulla *ratio* degli interventi che avete effettuato.

Vorrei sapere inoltre se può dirci qualcosa di più su Linate, perché, lasciando da parte quanto sta facendo l'autorità inquirente (ieri, inoltre, non ho avuto la possibilità di ascoltare il presidente della SEA), ricordo le cronache di quei giorni e lo « scarica barile » che avete attuato; nella sua relazione dell'altro giorno, peraltro, non ho colto, non dico elementi critici, ma neanche elementi informativi per il Comitato riguardo al perché si possa essere verificato l'incidente. Si è fatto riferimento soltanto a competenze di terzi, a circolari, a valutazioni da effettuare.

Quindi, senza girare intorno alle questioni, lei sa di cosa abbiamo bisogno e temo che lei non ci abbia detto nulla proprio perché sa di cosa abbiamo bisogno. Se potesse, nelle risposte che vorrà dare a me e agli altri colleghi, dirci

qualcosa di più, credo che farebbe un utile servizio anche per l'ente che rappresenta, senza stare a difendere i singoli. Per il futuro, avere le idee chiare su come sia potuto accadere quanto sappiamo, ci aiuterebbe, anche rispetto ad una conclusione positiva dei lavori del nostro Comitato.

EUGENIO DUCA. Desidero rivolgere alcune domande ai rappresentanti dell'ENAV. In primo luogo, ieri, i rappresentanti della SEA hanno lamentato, tra l'altro, una scarsa collaborazione da parte dell'ENAV e ci hanno anche letto alcune lettere relative ad ipotesi di lavori di miglioramento dell'aeroporto, alle quali, però, non si è data risposta. Le lettere sono di settembre, vi sono solleciti a novembre e gennaio ma non vi è risposta, tanto è vero che ieri (non so se sia stato consegnato anche materiale scritto) ci sono state lette due lettere riguardanti lo stesso argomento senza risposta; infatti, alla terza lettera, l'ENAC ha invitato a procedere ugualmente perché si tratta di lavori che comunque bisogna fare. Ecco, questa idea di una scarsa collaborazione che mi sembra emergere anche per altri aspetti, come è spiegabile?

Seconda questione: ieri è emerso che la mappa dell'aeroporto in mano al pilota (quella che viene stampata ogni due giorni) non riporta i famosi S1, S2, S3, S4 e peraltro, nel colloquio registrato, si capisce l'incertezza del controllore quando il pilota dice che vede S4; la mappa che ha il controllore, invece, contiene le indicazioni di S1, S2, S3, S4? Chi provvede alla stesura delle mappe in mano ai controllori? Ieri, inoltre, abbiamo avuto conferma di una prassi in vigore all'aeroporto di Linate (forse anche in altri) riguardo all'uso della cosiddetta scorciatoia, cioè della pista per abbreviare il percorso da quasi 18 minuti a 6-7 minuti. In proposito, un commissario ha anche adombrato l'ipotesi che si faccia la scorciatoia ma il colloquio avvenga come se invece si seguisse la procedura originaria: questo sarebbe francamente sorprendente; secondo lei, può verificarsi un comportamento di questo tipo? O meglio: vi è un servizio da

parte dell'ENAV che controlla, magari a campione, il lavoro che viene svolto e le registrazioni dei giorni precedenti? Si è dato luogo a qualche ispezione, o rilievo, su quanto avviene in generale, o, per esempio, nello specifico dell'aeroporto di Linate?

Ultima domanda: abbiamo avuto notizia che, dopo il mancato incidente di Malpensa, l'Agenzia per la sicurezza del volo ha inviato messaggi di raccomandazione proprio per verificare le segnaletiche. Che fine fanno le raccomandazioni che arrivano dall'Agenzia per la sicurezza del volo? Vengono valutate, discusse, oppure è un po' come lei diceva prima per la circolare che arriva e viene messa lì?

RODOLFO DE LAURENTIIS. Signor presidente, desidero porre solo tre brevissime domande, non sui radar o su altri aspetti tecnici sui quali non sono competente, anche perché è in corso un'indagine della magistratura che definirà esattamente le responsabilità; alcune domande, però, vengono quasi spontanee ascoltando quanto è stato detto in questi giorni e nello scorso mese nel corso della nostra indagine conoscitiva. Ricordo fra l'altro l'audizione informale dei rappresentanti dell'ENAV, che si svolse qualche tempo fa: in quell'occasione, l'ingegner Gualano ci intrattenne per alcune ore sulla situazione della società e sul piano di ammodernamento dei sistemi tecnologici in corso; sembrava allora che tutto dovesse avviarsi verso un complessivo ammodernamento dell'ente, poi, purtroppo, si sono verificati i tragici fatti che conosciamo.

Poc'anzi, comunque, l'ingegner Gualano ha fatto un'affermazione che ritengo abbastanza grave, ammettendo la confusione di responsabilità e competenze tra i diversi soggetti che operano nel settore. Tale aspetto è peraltro evidente, perché in tutti i documenti che ci sono stati consegnati in questi mesi vi è un rinvio costante all'una o all'altra parte: l'ENAC, nelle pagine della sua relazione, rinvia costantemente all'ENAV ed anche nei documenti che sono stati consegnati nel corso delle precedenti audizioni vi è un costante rinvio di tale

genere. A questo punto, la domanda che sorge spontanea è la seguente: visto che è la stessa ENAV ad ammettere una confusione di competenze nel settore, cosa avete fatto per eliminare tale confusione, o comunque per sollevare il problema?

Una seconda domanda riguarda la vostra situazione interna: nei mesi scorsi, è divenuto di pubblico dominio, in quanto ne ha parlato la stampa, la situazione di dissidio nell'organo amministrativo. Le chiedo quanto ciò abbia pesato complessivamente sull'attività e, in proposito, riprendo le richieste di delucidazione del senatore Fabris. Quali ripercussioni questa situazione ha dunque avuto sull'attività dell'ENAV?

La terza domanda concerne le professionalità, altro tema legato alla sicurezza. Quest'ultima è infatti il risultato di due elementi: da una parte gli apparati tecnologici, dall'altra parte le professionalità, che devono essere adeguate per far funzionare nel modo migliore possibile tutti i sistemi all'interno dell'azienda. Qual è la situazione in termini di professionalità all'interno dell'ENAV? Lei concorda con le affermazioni, che sono state fatte anche nei mesi scorsi, in ordine alla scarsa professionalità degli addetti ai lavori? I criteri selettivi per le nuove assunzioni ed il reperimento di nuove risorse umane sono impostati esclusivamente sul requisito della professionalità?

GIORGIO PASETTO. Signor presidente, chiedo scusa per il fatto che ieri e l'altro ieri non ho potuto partecipare alle audizioni, per cui non sono in grado di porre domande in ragione delle indicazioni e valutazioni che sono state svolte in quella sede. Tuttavia, sulla base delle indicazioni di questa mattina, a mio avviso, emerge la funzionalità del lavoro che stiamo svolgendo: siamo partiti sostanzialmente da un evento tragico per ripercorrere poi, non tanto le responsabilità (al riguardo vi è un'inchiesta della magistratura e un'inchiesta amministrativa, di cui non conosciamo gli esiti), quanto lo stato di fatto al

fine di giungere ad utili indicazioni per un'eventuale (se ritenuta necessaria) modifica dell'attuale impianto.

A me pare che, proprio sulla base delle questioni poste in questa sede, siamo sostanzialmente di nuovo alla triangolazione principale. Abbiamo svolto diverse audizioni e, in realtà, lo snodo vero riguarda la gestione aeroportuale, l'ENAV e l'ENAC, a parte poi il corollario circostante di enti e responsabilità. Ho fatto tale premessa per porre la mia domanda e per svolgere io stesso una riflessione: l'impressione che l'Italia sia un paese omogeneo, dove tutti gli aeroporti sono uguali a quelli di Milano e Roma, è erronea in quanto, in realtà, il nostro paese è fortemente differenziato dal punto di vista delle strutture aeroportuali: si va, infatti, dagli aeroporti di Lampedusa e Pantelleria a quello di Malpensa. Considerato, allora, che nella fase conclusiva del nostro lavoro abbiamo bisogno di valutazioni generali sul piano della sicurezza, delle strutture, degli interventi, anche se mi rendo conto che deve esservi un rapporto tra redditività dell'aeroporto, investimenti, utenza, può fornirci valutazioni non limitate agli aeroporti principali, ma che si basino invece su una visione d'insieme, che comprenda i piccoli e medi aeroporti? Vi sono, per esempio, aeroporti a 50-60 chilometri l'uno dall'altro e ritengo si ponga anche un problema di riconsiderazione della localizzazione di alcune strutture aeroportuali.

Passando ad un'altra questione (abbastanza dirimente), lei ha accennato al fatto che, in realtà, il rapporto tra la gestione aeroportuale di Milano, l'ENAC e l'ENAV è all'interno di una convenzione che, con la trasformazione della convenzione stessa in gestione totale, è diventata norma di legge (mi pare che lei si riferisse al 1964). Le chiedo se può essere più preciso, perché si tratta di un aspetto incisivo (concordo con le osservazioni del presidente), non tanto per l'individuazione delle responsabilità, quanto per la confusione che può ingenerarsi. La rivisitazione dell'attuale situazione riguarda peraltro non soltanto i percorsi e le responsabilità, ma anche la legislazione che si è succeduta ed

accavallata, la quale fa indubbiamente registrare difficoltà. Se, quindi, ci potesse indicare con più esattezza (se non adesso, anche in un prossimo futuro) lo stato della normativa, sarebbe utile per il nostro lavoro al fine di individuare le modalità attraverso cui si è pervenuti ad una sovrapposizione di norme, con conseguente confusione di rapporti e responsabilità.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Signor presidente, rispondo subito sull'argomento, abbastanza importante, della funzione che ha l'ENAV nell'ambito ispettivo degli impianti di tutte le infrastrutture. Abbiamo una funzione di verifica, da considerare rispetto all'evento del 27 ottobre, cui si faceva riferimento: la decisione dell'ENAV, firmata dal direttore generale e dal direttore operativo, con il mio avallo, dato che, in realtà, a parte quanto si può dire all'esterno, abbiamo una struttura organizzata abbastanza bene.

La decisione è stata di declassificare sei aeroporti e al riguardo non vi è stata una corretta informazione da parte della stampa; in particolare, io ho avuto un avviso di garanzia, ben preciso, rispetto a tale questione, per interruzione di pubblico servizio. I fatti sono andati così: sapete che vi è un atto di indirizzo che è stato firmato dal ministro dei trasporti Burlando, per quanto riguarda le luci di pista, di avvicinamento (quello che viene chiamato *calvert* o albero di natale). Si tratta delle luci che consentono al pilota di individuare e favorire l'avvicinamento dell'aeroplano alla pista: l'atto di indirizzo, che è sostanzialmente legge sul piano giuridico, stabilisce che ogni aeroporto in condizioni per operare CAT2, CAT3, eccetera, deve avere un dispositivo di monitoraggio che sia in grado di segnalare al controllore, quindi in torre (torniamo sempre alla torre come punto centrale e nevralgico di tutto il sistema), immediatamente, con tempi che sono stati interpretati nell'ordine di grandezza di dieci secondi.

Il sistema, quindi, deve indicare che due luci contigue si sono guastate, o il 5

per cento, il 10 per cento (vi è tutta una casistica, nella quale non entro) ed il sistema deve funzionare, perché altrimenti può verificarsi un incidente. Se non si è in grado di informare immediatamente un pilota, che si sta avvicinando in condizioni di scarsa visibilità, che le luci della pista, o di avvicinamento, sono guaste, la situazione è di estrema pericolosità, come è ben comprensibile. Questo sistema, purtroppo, ha trovato nell'arco del tempo grosse difficoltà di realizzazione: vi sono aeroporti che impiegano per il segnale le fibre ottiche, altri i doppiini telefonici, altri i cavi di alimentazione e quindi i tempi vanno...

PRESIDENTE. Ingegnere, mi scusi, lei ha parlato di dieci secondi, ma nella direttiva di Burlando non si prevedono i dieci secondi.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Mi riferisco al termine *immediately*, immediatamente...

PRESIDENTE. È lei che lo traduce in dieci secondi?

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Nella direttiva c'è scritto « immediatamente », di sicuro non è un minuto.

MAURO FABRIS. Ma chi ha detto dieci secondi? Li avete indicati voi?

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. No, vi sono state varie riunioni di ENAC e ENAV, alla fine l'interpretazione che è stata data è dell'ordine di grandezza di dieci secondi, anche perché, senatore Fabris, a Venezia hanno previsto dieci secondi, a Torino dieci secondi ed anche meno; quindi, sono sistemi realizzati.

MAURO FABRIS. Hanno anche fatto gli impianti in pochi mesi.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. A Roma erano dieci minuti, che evidentemente sono un tempo inaccettabile.

PRESIDENTE. La previsione dei dieci secondi è scritta da qualche parte?

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. No.

ILARIO FLORESTA. Ritengo che i dieci secondi siano scaturiti dal fatto che vi è un impianto velocizzato in certi aeroporti.

PRESIDENTE. Vorrei sapere se la previsione di dieci secondi è scritta in qualche documento.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. No, è un'interpretazione che è stata data dall'ENAV e dall'ENAC.

PRESIDENTE. Quindi, le società di gestione aeroportuale non hanno ricevuto una lettera in cui si indicano i dieci secondi; hanno ricevuto una lettera in cui si prevede che bisogna rispondere immediatamente. Le chiedo questo perché ieri Fossa, nel corso di una lunga audizione, ha detto che i dieci secondi comportano, per le società di gestione aeroportuale, investimenti di decine di miliardi; a parte i dieci secondi, l'intervento sulla pista, proprio per l'affollamento aereo, ha un'attesa, per la famosa lampadina, di una, due, tre ore. Quindi, i dieci secondi o il minuto non hanno alcun significato dal punto di vista tecnico, perché, comunque, la riparazione avviene in un arco di ore...

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. No...

PRESIDENTE. Le riferisco quanto ha detto Fossa.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Sì, ma è grave che venga detto questo.

PRESIDENTE. La differenza tra i dieci secondi e i tre, cinque, dieci minuti comporta un supplemento di spesa di qualche miliardo (addirittura, si è parlato di decine di miliardi). Le riferisco quanto è stato detto ieri, per l'esattezza, così ha tutta l'informazione necessaria per poter rispondere.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Mescolare i tempi di intervento per sostituire una lampada con i tempi di intervento che bisogna garantire per informare il pilota mi sembra veramente una grossolanità, e posso sostenerlo in qualsiasi sede!

PRESIDENTE. Non per informare il pilota, per riparare la lampadina.

LUIGI MARTINI. Questo è l'esempio più classico di come, se le autorità inquisiscono e puntano il dito sugli operatori, il sistema si difende; e lo fa a ragion veduta. Bene ha fatto l'ingegner Gualano a declassare gli aeroporti, anche se quelle luci ai piloti non servono in situazione di scarsa visibilità. Oggi, quando si atterra con visibilità in categoria 2 o 3, le luci del *carvet* neanche le vediamo, perché non sono tra i controlli che facciamo. L'ingegner Gualano, però, ha fatto benissimo, perché il sistema (l'ho detto anche ieri) è estremamente vulnerabile, se segue le regole. Il sistema in dinamica controllori di volo-piloti non può assolutamente seguire le regole: bisogna continuamente derogare alle regole per poter far funzionare il sistema. Bisogna che questo sia chiaro, altrimenti portiamo avanti una discussione sterile ed inutile. Se stigmatizziamo il fatto che le regole non siano state rispettate, possiamo cancellare il trasporto aereo nel nostro paese: è un assioma!

Dobbiamo allora capire se chi ha derogato alle regole ha ecceduto nella deroga: ieri, per esempio, ho contestato al presidente Fossa il fatto che dovesse partire un aereo per volta; non è vero, perché vi sono due tipi di visibilità, la RVR (*rayway visual range*), la visibilità sulla pista indicata da un trasmisometro che

misura la densità di goccioline d'acqua per metro cubo ad una certa distanza, misurata elettronicamente, quindi precisa e fornita attimo dopo attimo dal controllore al pilota, e la visibilità generale, che invece regola le movimentazioni degli aerei sul piazzale e sui raccordi, che invece è una rilevazione visiva con punti di riferimento. Sono due cose completamente diverse e l'aeroporto, quel giorno, lavorava in categoria 2 e si poteva andare senza l'ausilio del radar e del *follow me*, a meno che il pilota non lo richiedesse.

Se però analizziamo la legge e le regole, non ne veniamo più a capo.

MAURO FABRIS. A maggior ragione è valida la domanda del presidente Romani, che ha chiesto dove sia scritta la regola dei dieci secondi: dato che è una libera interpretazione dell'ENAV e di organismi tecnici, mi domando perché improvvisamente, il 27 ottobre, essendosi fino ad allora derogato (tutti conosciamo la direttiva Burlando), si sia intervenuti in un certo modo. La mia domanda è: perché lei, o l'ente che rappresenta, ha lasciato trascorrere anni prima di intervenire, con libera interpretazione, nonostante le continue deroghe alle regole? Improvvisamente, però, dopo la tragedia di Linate, si è comunicato che sei aeroporti italiani non erano più sicuri.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Mi permetta, senatore, lei sta sbagliando.

MAURO FABRIS. Mi faccia concludere: lei è abile nel non dare le risposte. Abbiamo posto una questione precisa e lei ci spiega una serie di cose per cui, alla fine, non risponde al presidente riguardo alla domanda: dove è scritta la previsione relativa ai dieci secondi? Mi sembra che non sia scritta da nessuna parte. Lei, però, sulla base della sua interpretazione del termine «immediatamente», che significherebbe dieci secondi, ha improvvisamente comunicato all'Alitalia, già prostrata per la tragedia di Linate, che sei aeroporti erano insicuri; dimenticando tra

l'altro (mi contraddica anche su questo, se può) che su due di questi aeroporti (se non ricordo male, Bologna e Pescara, o Bologna e Trieste, comunque sicuramente Bologna) la gestione delle luci è dell'ENAV. Infatti, la società che gestisce lo scalo bolognese vi ha mandato una lettera per richiamare la vostra attenzione e mettervi sull'avviso rispetto alla possibilità che veniate citati per danni, o comunque rispetto al fatto che la responsabilità dei danni che sta subendo il gestore deve essere attribuita a voi.

A queste domande, senza «portarci in giro per l'aia», ci vuole rispondere?

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Le rispondo in maniera precisa; mi scusi, senatore, lei non tiene conto di un fatto: prima di tutto, non ho tenuto io aperti questi aeroporti per anni, li ha tenuti aperti il ministro Burlando con una proroga e un atto di indirizzo. È chiaro?

MAURO FABRIS. Ma lei lo ha avallato?

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. No, mi dispiace, lei sta sbagliando.

MAURO FABRIS. Siamo però in una situazione in cui lei ha il potere di declassare gli aeroporti: questo potere lo ha avuto dopo la direttiva?

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Mi lasciate rispondere, per favore? Forse riesco a chiarire.

Non sono intervenuto fino al 27 ottobre, ma è intervenuto il ministro Burlando con una proroga dell'atto di indirizzo, che è sostanzialmente una legge; io non c'entro nulla. Il 27 ottobre, e non c'entra niente con l'incidente di Linate, è scaduto l'atto di indirizzo, che è una legge. Responsabilmente, allora, i miei collaboratori, in particolare il direttore generale, non avevano alternativa al declassare i sei aeroporti, compresi i due cui si è accennato.

FABIO MARZOCCA, *Direttore generale dell'ENAV SpA*. Si trattava di comunicare ai direttori dei rispettivi aeroporti che l'atto di indirizzo era scaduto e che non era possibile applicare ulteriori proroghe; noi non abbiamo il potere di declassare l'aeroporto, potere che è del direttore dell'aeroporto, al quale noi comunichiamo qual è la situazione.

PIETRO TIDEI. Quindi, era un atto dovuto?

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Sì, sicuramente un atto dovuto, per il quale ho avuto un avviso di garanzia; ma sia ugualmente chiaro, lo dico senza timori, che se non avessi emanato quell'atto, avrei ricevuto un altro avviso di garanzia, e probabilmente anche qualcosa di più (ma questo è irrilevante). Comunque, mi sono trovato in mezzo tra un'interpretazione per la quale avrei interrotto un pubblico servizio ed un'altra interpretazione per la quale, se non intervenivo, ero in errore.

Non è stato facile: abbiamo chiesto al ministro di prevedere la proroga; vi è stata una riunione al ministero durante la quale il ministro mi ha pregato di andare a fondo sul problema e di valutare se vi fosse la possibilità di riclassificare gli aeroporti. Allora, con l'ausilio dell'università di Napoli, in tre giorni, abbiamo studiato la probabilità con la quale due luci, su mille di una pista, si possono rompere insieme (o dieci, venti o cinquanta luci); abbiamo valutato tutto il *record*, la traccia degli ultimi due anni di quante volte questo evento si fosse verificato e, anche sulla base di altre considerazioni, abbiamo ritenuto che questo evento fosse altamente improbabile (dieci alla meno diciassette). Confortati da tale valutazione tecnico-probabilistica, abbiamo proposto di prevedere una proroga per tre mesi, durante la quale bisognava cercare di mettersi a posto. Questo, infatti, era uno studio per tre mesi, e non poteva essere per tre anni, perché evidentemente la probabilità che si verificasse il fenomeno si sarebbe amplificata. Ci siamo detti, allora: per tre mesi

rischiamo e, quindi, con la mia firma questa volta, vi posso dire che ho fatto un atto che non ero autorizzato a fare; un procuratore della Repubblica, ma non dovrei dirlo qui, potrebbe infatti chiedermi perché ho firmato, visto che non ho il potere in base alla legge. Scusatemi se su questo argomento mi scaldo un po': comunque, il prossimo 1° febbraio scade la mia proroga di tre mesi.

Stiamo lavorando con le società di gestione, con le quali abbiamo svolto diverse riunioni, ed ho mandato una nota al ministro nella quale chiarisco che, secondo me, per sei mesi dobbiamo dare un'ulteriore proroga, perché probabilmente negli aeroporti, anche quelli gestiti da noi - Ronchi dei legionari e Bologna - ce la facciamo ad installare il sistema (giusto o sbagliato). Stiamo quindi chiedendo una proroga di sei mesi.

ILARIO FLORESTA. Una domanda rispetto a quanto il dottor Fossa ha detto ieri: lei ritiene veramente che sia necessario che l'avviso avvenga in dieci secondi? Che lei debba vederlo subito, bene, ma perché dieci secondi, se bisogna spendere dieci miliardi, mentre magari basterebbe un impianto per tre-quattro minuti? Un tempo di dieci secondi comporta impianti in fibra ottica, quindi con trasmissioni alla velocità della luce. La domanda, dunque, è la seguente: perché dieci secondi e non uno, due o tre minuti?

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Intanto, quando parliamo di decine di miliardi, dobbiamo stare attenti per non esagerare: l'impianto di Bologna, che è di nostra competenza, se non ricordo male, verrà a costare...

LUCIANO DI GIORGIO, *Responsabile dei servizi tecnici dell'ENAV*. Circa tre miliardi.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Quello di Ronchi dei legionari costerà circa 600 milioni.

MAURO FABRIS. Che tempo stimate per i lavori?

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Per la verità, se abbiamo una proroga a giugno, siccome in quel periodo, per fortuna, comincia il bel tempo, possiamo valutare che entro agosto tutti gli impianti italiani saranno adeguati rispetto ai dieci secondi.

MAURO FABRIS. Ma perché dieci secondi?

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Dieci, sei, tre...

PRESIDENTE. Abbiamo capito che è una decisione in base ad una interpretazione del termine *immediately*, che tuttavia non è scritta da nessuna parte: quindi, il declassamento è avvenuto sulla base di un'interpretazione del termine « immediatamente » (a parte la scadenza della direttiva) che, da un punto di vista tecnico, è stato valutato corrispondere a dieci secondi.

MAURO FABRIS. Per approfondire la questione ulteriormente, possiamo considerare che interventi con un valore dai 600 milioni ai 3 miliardi non sono eccessivi per alcune società di gestione, che hanno bisogno di 7-8 mesi per essere realizzarli. Ebbene, visto che non avete il potere di classificare, ma avete quello di avvisare i direttori, oltre che l'autorità politica, avete concesso proroghe per due anni e mezzo - tre anni, invece di far spendere due lire, come pure hanno fatto alcuni aeroporti (non a caso è stato citato quello di Venezia, che ha realizzato l'intervento in pochi mesi, in una delle condizioni più difficili dal punto di vista meteorologico); perché, con il potere che avete (non mi venga a dire che non lo avete), non lo avete chiesto prima?

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
LUIGI MARTINI

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Abbiamo tutta la documentazione, che le invierò, dalla

quale si evince che abbiamo svolto diverse riunioni, alle quali hanno partecipato i qui presenti dottor Di Giorgio e dottor Ciarriello insieme con le società di gestione (quindi, Aeroporti di Roma, SEA); nelle ultime riunioni (se non ricordo male, l'ultima è stata ad agosto), tutte le società di gestione, comprese le due società che gestiscono i lavori nei nostri due aeroporti, avevano garantito il rispetto dei tempi. Ho già dichiarato che forse vi è stata un po' di ingenuità da parte nostra nel non renderci conto che il lavoro non sarebbe stato completato entro il 27 ottobre, data di scadenza dell'atto di indirizzo. Quindi, le cose sono andate così: le quattro società di gestione, in sostanza, ci hanno dato informazioni non corrette (lo stesso i nostri due fornitori), per cui ci siamo trovati, alla fine, a dover chiedere una proroga all'ENAC. Il 26, o il 27, abbiamo cominciato a confrontarci con l'ENAC, che sembrava volesse dare la proroga, ma poi improvvisamente ha detto di no, per cui ci siamo trovati nell'impossibilità di concedere la proroga. Non so se ho risposto chiaramente...

MAURO FABRIS. È chiaro come vi muovete.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Se Aeroporti di Roma, ad agosto, ci dice che realizzerà l'impianto entro il 27 ottobre e poi non lo fa...

MAURO FABRIS. Vivete in aeroporto, vi renderete pur conto se vanno avanti o meno i lavori, ma è un altro discorso: comunque, non avevo dubbi che vi comportaste in questa maniera.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Cosa vuol dire?

MAURO FABRIS. È un mio giudizio, non devo spiegarlo a lei.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Io sto cercando di dire come stanno esattamente le cose.

PRESIDENTE. Ingegnere, può continuare a rispondere alle domande dei commissari?

SANDRO GUALANO, Amministratore delegato dell'ENAV SpA. Un'altra domanda riguardava una valutazione del generale Fornasiero sul livello professionale dell'ENAV, quindi dei dirigenti e dei dipendenti; ricordo che questa valutazione è stata riportata da *Il Giornale* di Milano. Se non sbaglio, quando il generale Fornasiero ha fatto quella dichiarazione, era stato nominato da poco superispettore; non mi risulta che egli abbia avuto riunioni ufficiali con l'ENAV, né mi risulta che abbia ricevuto documentazione da parte dell'ENAV. Non è stata fatta alcuna richiesta di atti, documenti, piani, programmi da parte del generale Fornasiero all'ENAV: a me di sicuro no e mi risulta a nessun altro.

Il generale Fornasiero mi aveva chiesto solo di dargli un funzionario per poterlo aiutare nella sua attività: questo funzionario non gli venne dato fino alla sua dichiarazione. Ritengo, quindi, che quella dichiarazione non sia basata su dati di fatto: quando si parla male dell'ENAV, quando si dice che non siamo dei professionisti, chiedo cortesemente i dati. Siamo a disposizione per dare tutti i dati che volete, sui bilanci, sulle assunzioni, sui comportamenti, sulla qualità del servizio, sulle verifiche che effettuiamo; è però gratuita l'affermazione del generale Fornasiero alla stampa. Non sto difendendo l'azienda, sto difendendo una metodologia rispetto al sistema, che ormai è diventato comune, di « sparare » sull'ENAV. Ho addirittura letto su un giornale che l'incidente di Linate potrebbe essere stato causato dal fatto che il consiglio di amministrazione precedente a quello attuale ha devoluto risorse finanziarie (secondo quanto poi ho verificato, 60-70 milioni) in omaggi, eccetera. Direi che abbiamo bisogno di volare un po' più alto...

MAURO FABRIS. Più sicuri, soprattutto!

SANDRO GUALANO, Amministratore delegato dell'ENAV SpA. Certo, più sicuri, d'accordo, senatore: ci stiamo lavorando.

Non mi risulta, quindi, che il generale Fornasiero abbia avuto dati, elementi, cifre da parte dell'ENAV: ritengo dunque assolutamente gratuita la sua valutazione. L'azienda è comunque a disposizione di tutti per fornire tutti gli elementi necessari sulla sicurezza, gli investimenti, le assunzioni, eccetera: penso di avere risposto alla domanda. Non so sulla base di quali elementi sia stata effettuata quella dichiarazione: tra l'altro, il generale Fornasiero è stato Capo di stato maggiore dell'aeronautica e non ha mai avuto contatti con l'ENAV, almeno nel periodo in cui ci sono stato io.

FABIO MARZOCCA, Direttore generale dell'ENAV SpA. Un particolare importante è che l'anno scorso, in questa stessa Commissione, sono venuti i rappresentanti di Eurocontrol, nell'ambito di un'altra indagine che si stava svolgendo (ho letto i verbali di quell'incontro); ebbene, Eurocontrol ebbe parole molto importanti verso la professionalità dei nostri controllori, funzionari e dirigenti. Eurocontrol è l'agenzia europea per la sicurezza del volo e credo sia più titolata, senza nulla togliere al generale Fornasiero.

ILARIO FLORESTA. Avvenne con riferimento al conflitto in Jugoslavia.

SANDRO GUALANO, Amministratore delegato dell'ENAV SpA. Comunque, abbiamo preso la decisione di incaricare la commissione di Eurocontrol di venire in Italia per fare una relazione sulla qualità e sull'organizzazione dell'ENAV, a livello sia centrale sia territoriale; quando questa relazione sarà completata, sarà resa nota e saremo in grado di discutere su argomenti e dati certi.

Per quanto riguarda il problema della qualità del servizio che diamo, il dottor Ciarniello può dare qualche risposta.

SANTINO CIARNIELLO, Responsabile servizi traffico aereo dell'ENAV SpA. Ritengo di non dover aggiungere molto a quanto è stato detto, però vorrei dare un'indicazione di questo tipo: per quanto

riguarda il nostro personale addetto alle torri di controllo e alle sale di controllo, abbiamo una formazione molto approfondita, che va da un anno per la formazione iniziale fino a cinque-sei anni per i profili più bassi (i controllori di torre e i controllori radar di regione). Abbiamo una formazione costante del nostro personale, che viene continuamente seguito su tutti gli impianti. Quindi, in proposito, rispetto alla sicurezza, vorrei assicurare, e fornire un dato: in occasione della guerra che è stata ricordata, ci siamo ritrovati in una situazione nella quale, da un giorno all'altro, abbiamo dovuto aumentare la nostra produttività del 30 per cento (il traffico aereo in Italia è aumentato del 30 per cento a causa della chiusura degli spazi aerei jugoslavi); a ciò si aggiungevano le missioni militari, che non venivano conteggiate ma che comunque passavano attraverso lo spazio aereo italiano. Credo che in quell'occasione (il rappresentante di Eurocontrol l'ha detto in maniera molto chiara) l'ENAV e il suo personale abbiano dimostrato una professionalità molto alta ed abbiano garantito la sicurezza di tutte le operazioni.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE PAOLO ROMANI

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Per quanto riguarda i tempi di realizzazione dei radar di terra, la storia del radar di Linate la conoscete: vi possiamo dare una relazione sintetica sui tempi, però forse vale la pena di spiegare cosa è successo di recente.

L'autorizzazione all'installazione del sistema ci è pervenuta da parte dell'ENAC nel luglio del 2000, mentre la sua attivazione è avvenuta praticamente un mese fa. Personalmente mi sto adoperando per rinnovare l'organizzazione aziendale; in proposito vorrei ricordare che abbiamo inserito nuove strutture predisposte alla verifica e al controllo dei progetti, e stiamo assumendo giovani per rinnovare il personale e il quadro dirigente dell'ENAV. Devo far presente che quando sono en-

trato all'ENAV non c'era un direttore finanziario, né i responsabili dei sistemi operativo e informatico, quindi abbiamo dovuto inserire nuove professionalità, mantenendo il più possibile quelle esistenti. Certamente il periodo tra il luglio del 2000 ed il gennaio del 2001 costituisce un tempo lungo e quindi, consci di questo fatto, nel futuro cercheremo di accelerare i tempi di realizzazione per i radar di terra, però tenete presente che c'è una serie di problemi relativi alla personalizzazione alle mappe degli aeroporti e del *software*, la cui soluzione porta via del tempo.

Ho chiesto ad un importante gruppo internazionale quanto tempo occorra, partendo da zero, per realizzare l'impianto radar, per esempio, di Venezia: la prima risposta è stata che servono tre anni. Noi riteniamo, tecnicamente, che una pianificazione opportuna possa consentire di realizzare tali impianti in 12-14 mesi: questi sono i tempi tecnici per realizzare i radar di terra.

ILARIO FLORESTA. Dottor Gualano, premesso che anch'io, se fossi stato nei suoi panni, avrei richiamato Eurocontrol per svolgere un'indagine conoscitiva sullo stato dell'arte, della qualità del servizio e quant'altro - perché a fronte di siffatti attacchi evidentemente ci si deve difendere -, le vorrei però chiedere quanto costerà il lavoro di questa commissione e in che tempi verrà svolto. Spero che non siano eccessivamente lunghi.

Inoltre le volevo chiedere, appena sarà disponibile la relazione conclusiva di tale commissione, di farmene avere una copia, per conoscere lo stato dell'arte e anche perché vorrei capire da dove traggono spunto certi attacchi indiscriminati, dato che sulla base di quanto detto da lei il generale Fornasiero ha fatto un'affermazione del tutto gratuita.

EUGENIO DUCA. Noi per primi abbiamo rimproverato il generale Fornasiero per quelle affermazioni gratuite che buttavano nell'insicurezza il paese intero; egli poi, in presenza del ministro, se non se le è rimangiate poco ci è mancato.

ILARIO FLORESTA. Ho semplicemente detto che io, in presenza di attacchi violenti come quelli che si sono verificati - l'abbiamo letto tutti sui giornali - credo che mi comporterei come si sta comportando l'ENAV. Vorrei, invece, che il dottor Gualano rispondesse alla mia domanda.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Esiste una direzione apposita dell'Eurocontrol che svolge questo tipo di attività, quindi vorrei tranquillizzarvi sul fatto che questo lavoro verrà fatto *no cost* da parte di Eurocontrol; dovremo solo pagare le spese vive di trasferta e altre spese analoghe; per questo ritengo che sia opportuno che venga fatto.

Per quanto riguarda i tempi, dipende dal livello a cui vogliamo arrivare. Noi volevamo partire subito con gli aeroporti più importanti, quindi con Malpensa, Fiumicino e Linate - i quattro centri di controllo - e poi arrivare a tutto il resto, però penso che in quattro o cinque mesi dovremo avere una relazione completa a costi molto contenuti.

EUGENIO DUCA. Dottor Gualano, vorrei che rispondesse alle domande, credo sufficientemente precise, che le ho rivolto. Glielo ricordo.

La prima riguardava il fatto che nel corso dell'audizione di ieri è emersa una scarsa collaborazione con la SEA da parte dell'ENAV su alcuni progetti di miglioramento. In secondo luogo, ho chiesto, in merito ai famosi S1, S2, S3, S4, se sia stato appurato se nella mappa consegnata al pilota e in quella dei controllori di volo questi *stop* figurassero o meno. Le ho chiesto, inoltre, chi provvede alla stampa della mappa aeroportuale.

Abbiamo anche saputo della prassi sulla cosiddetta scorciatoia e anche in questo caso le ho rivolto una domanda molto precisa, sulla base di quanto era emerso nell'audizione di ieri. Ora, non è che l'uso della scorciatoia sia illegale; anche in autostrada, quando ci sono lavori in corso opportunamente segnalati e preavvertiti, andiamo a volte nella corsia opposta, così come i treni camminano nel

binario cosiddetto illegale quando non funziona quello legale, tutto sulla base di procedure. Ma è vero che, nonostante si usi la scorciatoia, il dialogo tra pilota e controllore rimane quello utilizzato per la via ordinaria? Conseguenzialmente, le ho chiesto se c'è un servizio interno di vigilanza che controlla *a posteriori* i colloqui e se c'è un rilievo da parte degli organi ispettivi.

Infine le ho domandato che fine facciano le raccomandazioni che invia l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo: vengono approfondite oppure cestinate insieme a tante altre carte?

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Il riferimento alla scarsa collaborazione che hanno fatto Fossa e il sindaco di Milano Albertini non corrisponde al vero.

Quando ricevetti l'incarico che adesso ricopro, andai personalmente a trovare Fossa per cercare di avviare un proficuo rapporto di collaborazione su Malpensa e Linate e in seguito a questo incontro ci sono state tre riunioni, proprio all'aeroporto di Linate. In proposito vi consegnerò un dossier ben preciso dei rapporti intercorsi, al fine di definire in modo adeguato la collaborazione tra ENAV e SEA su tutta l'attività del piazzale.

In secondo luogo - sono stato molte volte a Milano e ho parlato con Fossa - sia chiaro che nel mese di dicembre l'aeroporto di Linate doveva rimanere ancora chiuso; ci sono andato personalmente, ho fatto tutti i sopralluoghi sulla pista insieme alla polizia e abbiamo chiesto delle modifiche. Per quanto riguarda la collaborazione con Fossa, quindi, sono pronto a preparare una relazione dettagliata che smentisca le sue affermazioni.

Sull'argomento delle verifiche che noi facciamo a seguito dei rapporti dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, innanzitutto abbiamo una convenzione con essa e mi sembra che il presidente Franchi abbia sempre elogiato il rapporto di collaborazione esistente con il nostro

direttore della sicurezza; inoltre inviamo sempre e in tempi brevissimi tutte le informazioni sugli eventi.

Per quanto riguarda, infine, il trattamento delle informazioni che ci giungono dall'agenzia, passerei la parola al dottor Ciarniello.

SANTINO CIARNIELLO, *Responsabile dei servizi traffico aereo dell'ENAV SpA*. Le raccomandazioni di sicurezza dell'agenzia vengono ovviamente prese da noi in grande considerazione e, quindi, le processiamo immediatamente, provvedendo ad eseguire ciò che rientra nelle nostre competenze; questo è scontato.

Per quanto riguarda la raccomandazione di sicurezza inviata subito dopo l'incidente di Linate, che però è stata indirizzata — lo ricordo — all'ENAC e, quindi, di rimbalzo anche a noi, è stato chiuso il raccordo R6, che è ancora chiuso in entrambe le direzioni.

Se mi è consentito vorrei dare una risposta anche sulla questione della scorciatoia. Tutti i piloti quando sono in volo, se è possibile e le condizioni lo consentono, chiedono ovviamente di abbreviare la rotta — questo mi pare normale —; in questo senso si parla di scorciatoie. Spetta poi al controllore, ovviamente sulla base delle condizioni di traffico esistenti e delle rotte possibili, autorizzare le scorciatoie; si tratta quindi di una cosa normale, che non va contro la legge.

Tornando al discorso del famoso raccordo R6, che oggi è chiuso, tale raccordo era aperto e quindi non veniva usato in maniera illegittima, nel senso che se il pilota lo richiedeva ed era possibile, allora veniva ovviamente autorizzato.

Ricordo che il pilota del *Cessna*, quando è atterrato, ha chiesto al controllore se poteva, invece di andare a fondo pista e fare tutto il giro, fare un leggero *backtrack*, cioè fare un'inversione di rotta per prendere il raccordo R6 ed arrivare prima al parcheggio. Ovviamente il controllore gli ha detto di sì. Sono procedure normalissime: sia nelle fasi di volo sia in

quelle a terra ogniqualvolta è possibile agevolare la navigazione e il pilotaggio ovviamente lo facciamo.

FABIO MARZOCCA, *Direttore generale dell'ENAV SpA*. Vorrei solo dire che escludo assolutamente, al 100 per cento, il fatto che ciò possa avvenire sulla base di un colloquio diverso da quelle che sono le movimentazioni.

EUGENIO DUCA. Senza far finta, insomma.

FABIO MARZOCCA, *Direttore generale dell'ENAV SpA*. No, assolutamente: il pilota, in condizioni buone, con traffico scarso e visibilità ottima, chiede alla torre se è possibile poter abbreviare, dopodiché questa valuta la possibilità e lo autorizza o meno.

PRESIDENTE. Manca però la risposta sul documento in mano al controllore; l'onorevole Duca, infatti, ha chiesto se su questo documento c'è la segnalazione della scritta S4 oppure no.

FABIO MARZOCCA, *Direttore generale dell'ENAV SpA*. La documentazione viene pubblicata da noi, anche su indicazione del direttore dell'aeroporto che — questo lo volevo dire prima — è un'autorità riconosciuta dal codice della navigazione, e ci sono indicati i punti di attesa.

Nel corso di questi incontri ho sentito spesso che ci sono delle perplessità condivise su competenze e altre questioni. Le direzioni di aeroporto, ce lo ricorda anche l'ingegner Schiacchitano vicedirettore dell'ENAC, in una sua lettera del novembre scorso, «assumono un ruolo di sintesi delle esigenze espresse dai diversi soggetti operanti in ambito aeroportuale nei limiti delle rispettive competenze e, tramite i poteri conferiti dal codice, danno le conseguenti disposizioni vincolanti per detti soggetti». Il direttore d'aeroporto è un'autorità quasi prefettizia.

EUGENIO DUCA. Non era questa la domanda; la domanda era: chi stampa le cartine?

FABIO MARZOCCA, *Direttore generale dell'ENAV SpA*. Le stampiamo noi.

EUGENIO DUCA. Gli S1, S2, S3 ed S4 erano riportati sulle cartine in mano al controllore?

SANTINO CIARNIELLO, *Responsabile dei servizi traffico aereo dell'ENAV SpA*. Nella cartina pubblicata nella AIP non c'era, riguardo alle cartine del controllore non posso pronunciarmi, perché sono state sequestrate dalla magistratura.

EUGENIO DUCA. Ma i controllori di volo di Milano Linate hanno delle mappe in cui S1, S2, S3 ed S4 sono indicati oppure no? La domanda è molto semplice, la magistratura non c'entra in questo caso, è un parlamentare che le chiede se a Milano Linate coloro che operano in torre hanno indicato nella carta S1, S2, S3 ed S4.

SANTINO CIARNIELLO, *Responsabile dei servizi traffico aereo dell'ENAV SpA*. Sì.

PRESIDENTE. Lei sta dicendo che il controllore di volo aveva una cartina con la segnalazione di S4; quindi, quando manifesta perplessità e sembra non conoscere l'esistenza di questo S4, allora vuol dire che non ha guardato la cartina?

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Siccome la domanda è importante, propongo di fare una ricerca specifica al termine della quale le saprò dire come erano le cartine quel giorno al momento dell'incidente, al di là di quella sequestrata, perché giustamente ce ne saranno delle altre.

MAURO FABRIS. Suppongo che oggi i controllori - e anche quel giorno - abbiano lavorato con le stesse carte.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Le risponderò in maniera precisa.

MAURO FABRIS. Presidente Gualano, poi non si arrabbi se vi accusiamo di improvvisare ogni tanto!

ILARIO FLORESTA. Io vorrei che si precisasse se questi S1, S2, S3 ed S4 sono segnalati nelle cartine adesso dopo che è avvenuto il fatto o se, invece, lo erano anche prima.

PRESIDENTE. Ho l'impressione che su questo punto, su cui mi sembra verta anche l'inchiesta della magistratura, ci sia una difficoltà di risposta da parte dei nostri ospiti.

Comunque, su questo punto che è determinante e discriminante rispetto a quello che è accaduto nel corso dell'incidente, oggi non otteniamo risposta; la otterremo, perché non penso che l'unica cartina esistente sia quella sequestrata dalla magistratura. Le cartine sono a disposizione di tutti; non penso che abbiano potuto sequestrare tutto.

È stato riferito un fatto importante e cioè che la cartina è pubblicata dall'ENAV, quindi se l'ENAV non avesse inserito le segnalazioni relative agli S1, S2, S3 ed S4 lo vedremo dalla documentazione che ci verrà portata oppure, comunque, risulteranno i motivi per cui non ha ritenuto di inserirle.

Anche questa mattina, in base alla documentazione che ci avete portato, mi sembra che siano apparse alcune contraddizioni rispetto a quanto, per esempio, afferma l'ENAC; quindi probabilmente la settimana prossima vi ascolteremo insieme, ENAC ed ENAV, e spero che in quella sede molti malintesi - laddove fossero solo malintesi -, contraddizioni, sovrapposizioni di competenze o non chiarezza rispetto alle competenze di ciascuno ente possano essere evidenziate. Suppongo che sarà un'occasione unica, sia per voi sia per l'ENAC, nella quale, in base alle domande dei nostri commissari, potrà essere fatta maggiore chiarezza.

ILARIO FLORESTA. Presidente, visto che SEA è un gestore totale e considerato che la convenzione ha forza di legge, lei

non ritiene che sia opportuna, in questo contraddittorio, anche la presenza del presidente della SEA ?

PRESIDENTE. Abbiamo già deciso la questione nell'ufficio di presidenza. Se poi riterremo, al termine dell'incontro con l'ENAC e l'ENAV, che ci sia bisogno di un ulteriore incontro anche con i gestori totali aeroportuali potremo prevederlo; penso che sarà già ragionevolmente complesso l'incontro che si determinerà in quell'occasione. Facciamo quindi un passo per volta: mi pare che il Comitato stia lavorando bene, con serenità e pacatezza, ma anche evidenziando molti punti che sicuramente non funzionano nel sistema complessivo della sicurezza del volo.

Non vogliamo ricercare responsabilità, ma solamente capire per bocca degli stessi operatori, dei protagonisti e degli attori di questo sistema quali siano le contraddizioni e come intervenire successivamente per eliminarle.

PIETRO TIDEI. Mi scusi, presidente: non è che nel frattempo il Governo interviene con propri provvedimenti legislativi ?

PRESIDENTE. Ho già chiarito che si stanno concludendo i lavori della commissione Riggio, a cui ho chiesto di inviarci la relazione conclusiva. Ho saputo da alcuni colleghi che stanno per essere pubblicate sulla stampa le conclusioni: ovviamente, se il Governo deciderà di pubblicarle prima di averle consegnate al presidente di questo Comitato, non accetteremo la cosa serenamente.

PIETRO TIDEI. Se ciò dovesse avvenire saremmo indubbiamente in contrasto anche con i nostri propositi.

PRESIDENTE. Sicuramente, anche perché in questa sede sia il ministro Lunardi sia il consigliere Rizzo si erano espressi in senso difforme.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA.* Se posso dare un contributo per fare chiarezza sulla que-

stione, vorrei dire che oggi sono stato invitato ad una riunione di quella commissione. Il presidente Riggio mi ha detto che, a seguito dell'incontro con tutti gli operatori, darà loro una settimana di tempo per fare pervenire alla commissione eventuali osservazioni. Quindi escludo che il documento conclusivo dei lavori della stessa esca oggi sulla stampa.

PRESIDENTE. Può darsi che si tratti solo di un incontro tecnico di verifica sulla relazione finale.

Ringrazio tutti gli intervenuti e dichiaro conclusa l'audizione.

Sospendo brevemente la seduta.

La seduta, sospesa alle 12.05, è ripresa alle 12.10.

Audizione di dirigenti preposti alle strutture del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti competenti in materia di trasporto aereo.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulla sicurezza del trasporto aereo, l'audizione di dirigenti preposti alle strutture del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti competenti in materia di trasporto aereo. Sono presenti il dottor Silvio Di Virgilio, capo dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo ed il comandante Cesare Arnaudo, dirigente generale del medesimo dipartimento.

Vorrei solamente anticipare ai nostri ospiti che siamo quasi alla conclusione dei lavori di questo Comitato paritetico e tutti i commissari - è inutile che ce lo nascondiamo - hanno notato delle contraddizioni emerse nel corso delle diverse audizioni. Come è stato giustamente ricordato da alcuni colleghi, lo spunto per la costituzione del Comitato paritetico per l'indagine conoscitiva sulla sicurezza del trasporto aereo è stato rappresentato dall'incidente di Linate; tuttavia, il nostro interesse non è capire esclusivamente ciò che è accaduto a Linate, ma far sì che la valutazione di quel tragico evento diventi

patrimonio di questo Comitato per comprendere quali siano le problematiche da risolvere, nella prospettiva di interventi normativi volti ad apportare soluzioni adeguate.

In tale contesto, vi chiediamo di svolgere una relazione ragionevolmente sintetica, che affronti il tema della sicurezza e ci aiuti ad individuare gli elementi di contraddizione, evitando di rifare, come è accaduto in alcune occasioni, la storia del comparto della sicurezza del trasporto aereo.

Do senz'altro la parola al dottor Di Virgilio.

SILVIO DI VIRGILIO, *Capo dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Leggerò un brevissimo documento che illustra, però, l'aspetto normativo-organizzativo del dipartimento. La presenza del sottoscritto non sarà, probabilmente, di assoluta utilità al Comitato in quanto la sua nomina è stata deliberata dal Consiglio dei ministri nella seduta del 20 dicembre scorso ed il decreto del Presidente della Repubblica è sottoposto all'esame degli organi controllo. Sicuramente utile è invece la presenza della dottor Arnaudo, direttore generale del dipartimento dell'aviazione civile (che si interessa del controllo, dell'indirizzo e della vigilanza) che vanta professionalità ed esperienza nel campo della sicurezza del trasporto aereo ed è, quindi, in grado di rispondere alle domande che i componenti il Comitato riterranno di formulare. Mi sia consentito peraltro, signor presidente, una breve esposizione ricostruttiva sotto il profilo normativo-organizzativo dei compiti affidati all'ex Ministero dei trasporti e della navigazione ed agli enti vigilati.

Fino al 1997-1998 (dico 1998 perché l'ENAC, come è noto, si è organizzata l'anno successivo) il Ministero dei trasporti - direzione generale dell'aviazione civile era competente per tutta l'attività di regolazione, certificazione, gestione, progettazione e quant'altro al di fuori della gestione di assistenza al volo attribuita all'ENAV fin dal 1981.

Dopo il 1997-1998, con l'istituzione dell'ENAC, la direzione generale dell'aviazione civile si trasforma in dipartimento dell'aviazione civile al quale l'articolo 2, comma 2 del decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250 (istitutivo dell'ENAC) attribuisce « (...) funzioni inerenti all'analisi del mercato del trasporto aereo, ai rapporti con le sedi internazionali ed al collegamento con la politica comunitaria, alla valutazione dei piani di investimento nel settore aeroportuale in relazione al volume complessivo del traffico aereo, nonché funzioni di supporto nel settore dell'aviazione civile, all'attività di indirizzo, vigilanza e controllo del Ministero dei trasporti e della navigazione e di inchiesta sui sinistri aeronautici nelle more dell'attuazione della direttiva comunitaria 94/56/CE (...) » (che ha dato luogo in seguito alla nascita dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo), mentre l'articolo 11 del decreto legislativo in esame attribuisce al ministro dei trasporti e della navigazione l'esercizio della vigilanza, indirizzo e controllo sull'attività dell'ENAC.

In conseguenza del mutato assetto istituzionale, si sono rese necessarie l'emanazione di un regolamento di organizzazione delle Ministero dei trasporti nel 1998 (decreto del Presidente della Repubblica del 24 aprile 1998, n. 202) e l'articolazione degli uffici mediante un decreto del ministro dei trasporti (decreto ministeriale 28 dicembre 1998, n. 148 T). Nel frattempo, l'ex direzione generale dell'aviazione civile si « svuota » del personale - tutto -, attratto dalla possibilità di maggiori guadagni transitando nei ruoli dell'istituto ENAC; il nuovo dipartimento dell'aviazione civile deve iniziare la sua attività con personale scarso e non qualificato, e non ha mai completato la pianta organica prevista in 120 dipendenti: la sua punta massima è intorno ai 70 dipendenti.

La lettura delle competenze attribuite al dipartimento dal decreto di organizzazione sembra travalicare quelle definite nel richiamato decreto legislativo n. 250 del 1997, e comunque dimostra l'esistenza di sovrapposizioni e duplicazione di fun-

zioni. Da tale contesto normativo scaturisce la necessità dell'emanazione di una direttiva del ministro, emanata il 22 luglio 1999, n. 87 T, di carattere « anche » interpretativo sulla ripartizione dei poteri e delle attribuzioni tra organo di governo, dipartimento dell'aviazione civile ed Ente nazionale per l'aviazione civile. La predetta direttiva trova una sua correzione attraverso l'emanazione di una seconda (direttiva del ministro del 9 marzo del 2000, n. 17 T), motivata dalla necessità di assicurare l'autonomia decisionale dell'ENAC e riportando al dettato normativo del decreto legislativo n. 250 del 1997, articolo 11 l'esercizio della vigilanza che viene svolta dal ministro con il supporto del dipartimento dell'aviazione civile.

L'ulteriore evoluzione normativa porta all'unificazione del Ministero dei trasporti e della navigazione con il Ministero dei lavori pubblici, dai quale nasce il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in concomitanza con l'attribuzione alle regioni di competenza e personale che in atto sta transitando alle regioni stesse. Si è perciò reso necessario procedere all'emanazione di un nuovo atto regolamentare (decreto del Presidente della Repubblica n. 177 del 2001) che ha previsto la soppressione del dipartimento aviazione civile, declassato a direzione generale dell'aviazione civile all'interno del nuovo dipartimento per il trasporto e la navigazione marittima ed aerea al capo del quale ho avuto l'onore di essere proposto dal signor ministro.

La necessità inderogabile di una riforma è di tutta evidenza. Il signor ministro ha affidato tale compito alla commissione presieduta dal professor Riggio, commissione che terrà conto, come affermato dal signor ministro dell'audizione dinanzi a questo Comitato, dei risultati dell'indagine conoscitiva e che consentirà di ridisegnare le competenze in modo univoco. Quali che saranno le competenze attribuite alla direzione generale dell'aviazione civile dopo la riforma, questa direzione farà sicuramente tesoro dei risultati cui perverrà questo Comitato.

PRESIDENTE. Mi perdoni, dottor Di Virgilio, ma, in buona sintesi, ci può dire di cosa vi occupate? Sostanzialmente, al di là della normativa, vi alzate la mattina alle 9, andate in ufficio e che fate...?

SILVIO DI VIRGILIO, *Capo dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Per quanto mi riguarda, non sono ancora entrato nel pieno delle mie funzioni. Tra l'altro, non si è ancora proceduto alla nomina dei direttori generali di settore e quindi il vecchio dipartimento sta continuando ad andare avanti nelle persone del dottor Arnaudo, del dottor Salvi e del dottor Sansone, mentre io sto organizzando il nuovo dipartimento unificando le competenze marittime ed aeree nelle varie direzioni.

PRESIDENTE. E per quanto riguarda la sicurezza del trasporto aereo?

SILVIO DI VIRGILIO, *Capo dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Credo sia più opportuno che sul tema specifico riferisca il dottor Arnaudo.

PRESIDENTE. D'accordo. Prego, dottor Arnaudo.

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Sono l'attuale direttore generale del settore aereo per la parte CIV che, tra i vari compiti, aveva anche quello di indirizzo, vigilanza e controllo sulla sicurezza (avevamo proprio l'ufficio CIV3); abbiamo operato sorvegliando quanto veniva fatto sia dall'ENAC, sia dall'ENAV come compito preciso (*Commenti dei deputati Duca e La Starza*)... Prego (*Commenti dei deputati Duca e La Starza*)? Controllo, indirizzo e vigilanza degli enti da noi controllati; lo abbiamo effettuato in questi anni con atti che sono a disposizione degli onorevoli parlamentari. Quando vogliono...

Al di là di quanto previsto dalle norme vigenti, sono stato personalmente nominato nel 1999 dal ministro dei trasporti

pro tempore, il ministro Treu, presidente di una commissione sulla sicurezza aeroportuale. Con tale commissione abbiamo visitato gli aeroporti d'Italia, iniziando cioè un tipo di lavoro (poi vi dirò in seguito perché tale commissione è andata a scemare) e ne abbiamo visitati nove. Per ognuno di questi abbiamo quindi compilato delle schede, abbiamo fatto delle valutazioni e le abbiamo inviate al ministro; il ministro le ha mandate sia all'ENAV, sia all'ENAC affinché intervenissero, per quanto di loro competenza, su ciò che era stato segnalato: se volete, posso darvi la scheda di un aeroporto a caso per vedere come operavamo. Ciò non rientrava propriamente nei nostri compiti istituzionali, perché si trattava una azione ispettiva che avevamo intrapreso perché non le faceva nessuno ed allora ho proceduto personalmente con questa commissione.

Tale commissione era stata istituita con un decreto ministeriale, senza alcun onere a carico dello Stato nel 1999 ed in seguito i componenti di questa commissione sono passati all'ENAC, appena istituito (perché, giustamente, all'ENAC guadagnavano molto di più) ed alcuni consulenti a costo zero dopo più di un anno hanno iniziato...

PRESIDENTE. Comandante, mi perdoni. Noi ci troviamo di fronte ad una situazione nella quale i diversi enti preposti alla gestione degli aeroporti sono in contraddizione tra di loro: questo è un dato del problema ormai accertato. Vorrei capire voi cosa fate esattamente, non mi interessa chi lo faccia. Vorrei capire, in parole semplici...

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Parliamo della sicurezza?

PRESIDENTE. Esatto. Come noi, vi sarete accorti che esiste una contraddizione fra le competenze dell'ENAC, dell'ENAV e quant'altro. Siete intervenuti su questo punto? È un vostro compito? Se non lo è, qual è il compito alternativo? In

altre parole, quale è la funzione che vi assegnate, con tutte le contraddizioni che, giustamente, avete segnalato?

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Per quanto riguarda la sicurezza, abbiamo fatto quanto detto prima: dovevo vedere, principalmente, che loro seguissero le direttive internazionali e le norme internazionali...

PRESIDENTE. Per « loro » intende ENAC ed ENAV?

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Sì, l'ENAC e l'ENAV, e questo è quanto noi abbiamo fatto: dove loro non intervenivano, interveniamo con delle circolari e delle lettere. Quanto ho detto adesso è un di più che abbiamo fatto, perché conoscendo la situazione, grazie alla mia esperienza pregressa...

PRESIDENTE. Non mi dica il di più: mi dica quello che, secondo lei, ordinariamente si deve fare.

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Devo dire che nei confronti degli enti noi non potevamo impartire indirizzi, perché con la direttiva ministeriale del 9 marzo del 2000, n. 17 T, ci è stata sottratta tale possibilità, che stavamo esercitando, tanto è vero che eravamo di supporto al ministro; tuttavia, nonostante questo provvedimento, abbiamo continuato: vi sono lettere con cui intervenivamo sia sull'ENAC, sia sull'ENAV se non rispettavano certe norme.

PRESIDENTE. Do ora la parola ai colleghi che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

GIORGIO PASETTO. Mi rendo conto dell'imbarazzo ed anche della legittima sollecitazione da parte del presidente perché in questa sede dobbiamo acquisire

elementi per trasformare in seguito, se ce la faremo e se saremo d'accordo, questo materiale in una proposta di carattere sostanzialmente legislativo. Infatti, da tutto ciò che è stato detto emerge l'assenza di qualsiasi tipo di coordinamento.

Quindi, più che porre una domanda, vorrei rivolgere una proposta al presidente. Infatti, a parte la nomina recente, ciò di cui avremmo sostanzialmente bisogno è capire ciò che può essere ricondotto in capo al Ministero perché credo (almeno nel modo con cui abbiamo ordinato i nostri lavori) che la vostra audizione sia arrivata alla fine perché ci aspettavamo e ci aspettiamo quasi un punto di sintesi — anzi, senza il «quasi» — su tutto ciò che si muove in questo settore.

Eviterò, quindi, di porre delle domande. Tuttavia, vorrei sapere se sia possibile acquisire una vostra memoria o delle osservazioni in ordine all'attuale situazione della sicurezza aerea e non soltanto degli aeroporti (perché la nostra indagine parte dalla situazione degli aeroporti ma riguarda sostanzialmente i problemi della sicurezza sul complesso), anche sulla base della documentazione che ritengo possa essere utile anche al ministero stesso.

L'unica domanda che mi sento di rivolgere è sostanzialmente questa: vorrei sapere se il dipartimento, allo stato attuale (tralasciando giudizi e commenti), sia in grado e possa essere in grado di esercitare le funzioni che l'ordinamento gli demanda. Lasciamo perdere la commissione Riggio, il generale Fornasiero e quant'altro: noi conosciamo lo Stato e ne conosciamo la sua struttura apicale e voi siete al vertice di tale livello apicale per quanto riguarda il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Da questo punto di vista, vorrei che ci faceste conoscere anche le eventuali osservazioni sulle circostanze che, di fatto, non determinano uno svolgimento adeguato di una funzione di controllo. Se non siete in grado di farlo questa mattina, vi chiedo se possiate farlo in seguito per iscritto perché — parliamoci chiaramente — credo che domandare di svolgere una funzione di controllo su enti che hanno una dotazione di attrezzature, strutture e

personale molto più forte sia come chiedere a qualcuno di fare una lotta contro chi ha le corazzate e le portaerei con la barca a vela!

ILARIO FLORESTA. Dottor Arnaudo, mi ricollego a quanto lei ha detto precedentemente. Ricordo perfettamente quando lei fu nominato dal ministro Treu ispettore per la sicurezza dei vari aeroporti. Lei ha affermato prima che poi le deduzioni della sua commissione sono andate man mano scemando. Ora, vorrei capire. Ricordo perfettamente che all'epoca si voleva commissariare l'ENAV; allora, ci spieghi — perché questo poi ritorna come esempio — come avete operato, che cosa avete fatto, che cosa avete prodotto e perché ci siete?

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Vorrei dire che sono stato presidente di due commissioni; una di queste è quella, già citata, relativa agli aeroporti, che avevo chiesto di rinnovare perché, come ho già detto, ha operato su nove aeroporti ed ha svolto un'indagine «a macchia di leopardo». Infatti, abbiamo iniziato con Fiumicino e Ciampino (perché erano i più vicini, anche per motivi logistici), dando per scontato che la situazione al Nord fosse migliore rispetto ad nel Sud — supposizione che poi non si è rivelata granché vera —; abbiamo proseguito con Genova, Bologna, Catania, Palermo, Bari, Alghero e altri, per un totale di nove. Abbiamo prodotto delle schede — ne ho una qui, per esempio — che presentavamo al ministro, il quale le firmava e le indirizzava sia all'ENAC sia all'ENAV, dichiarando che la commissione aveva rilevato alcuni problemi ed invitando a darvi seguito.

Successivamente, effettuavamo un riscontro su quanto andavano facendo e su quello che l'ENAC o l'ENAV riferivano di aver fatto; se ciò non ci soddisfaceva, ribattevamo. Bene o male, gran parte di ciò che abbiamo detto è stato fatto (almeno così mi auguro che sia stato); poi, non avendo i mezzi per poter effettuare

ulteriori controlli, ci siamo fermati. Ora, dopo un anno-un anno e mezzo, il personale ed alcuni consulenti della commissione sono transitati all'ENAC (le tasse di imbarco, ad esempio, le pagavo io, tanto per dirne una) ed hanno deciso di lasciar perdere. Tuttavia, da quello che è stato rappresentato dall'ENAC, sono venute a conoscenza che adesso hanno istituito delle commissioni per l'ispezione degli aeroporti, cosa che noi, in tal senso, avevamo fatto prima.

Per quanto riguarda l'ENAV, si tratta di un'altra questione. Eravamo in tre, come lei ricorda benissimo, onorevole Floresta: il sottoscritto, il generale Capizzano - che conosceva il problema, avendo fatto la transizione dall'AAAVTAG - ed il comandante Racchetti, dotato di grande esperienza (quarant'anni di volo) e molto interessato ai temi della sicurezza. In tre, in agosto, sempre senza alcuna onere a carico dello Stato (pagavano la missione da dirigente agli altri due), abbiamo prodotto una relazione - che è a disposizione - nella quale abbiamo avanzato proposte e indicazioni per l'ENAV, relative addirittura agli aspetti dell'organico, a quelli tecnico-operativi ed a quelli organizzativi. Si trattava di una relazione abbastanza completa - ripeto, è a vostra disposizione - che abbiamo consegnato ma che non so quali effetti abbia prodotto...

ILARIO FLORESTA. Mai vista questa relazione...! Anzi, se potesse farmi avere una copia.....

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Certamente. Si tratta di una relazione molto completa nelle cui conclusioni suggerivamo cosa andava fatto. Ad esempio, tanto per ricongiungermi all'incidente di Linate, siccome quando siamo andati allora con la commissione a Linate c'era ancora il famoso radar che funzionava, mentre a Malpensa non c'era, noi avevamo scritto che un radar era necessario - già dal 1999 - per il monitoraggio degli aeromobili a bassa visibilità. Questo è scritto nella relazione che avevamo prodotto all'epoca.

GIULIO ANTONIO LA STARZA. Vorrei approfittare dell'esperienza del comandante Arnaudo per rivolgergli alcune domande. In primo luogo, vorrei sapere se la struttura attuale del dipartimento sia composta da dipendenti dell'ENAC o del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (quindi, regolarmente stipendiati) o se lavoriate ancora a titolo gratuito. Sempre avvalendomi della sua esperienza, vorrei domandarle se le risulta che nel mondo vi sia una regolamentazione o ente che dica che cosa un aeroporto deve avere o non avere per essere efficiente e funzionale e se noi italiani possiamo fare « presa » di questo insegnamento per poi attuarlo in Italia.

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Per quanto riguarda la parte specifica della prima domanda - che sarebbe poi il CIV3 -, le rispondo che si tratta di dipendenti non dell'ENAC ma del Ministero, impiegati presso il dipartimento della protezione civile, dove abbiamo un dirigente proveniente dalla motorizzazione (perché i dirigenti di prima fascia sono andati tutti all'ENAC): infatti, siamo rimasti per lungo tempo senza dirigenti. Inoltre, dei 120 dipendenti citati prima dal dottor Di Virgilio, il personale a regime conta circa 40 dipendenti e solamente adesso siamo arrivati a 65, mentre il decreto parlava di « specializzazioni »: noi siamo pieni di segretarie e di fattorini, ma siamo carenti in certi livelli. Io stesso ho dovuto affidare le mie direzioni a dei funzionari per mancanza di dirigenti. Adesso, i dirigenti ci sono: il dirigente preposto al dipartimento responsabile per la sicurezza viene dalla motorizzazione; si tratta di una persona molto intelligente, tanto è vero che, dopo otto mesi, l'ho mandato prima all'ENAC per fare un corso sullo JAA (sulla regolamentazione) ed in seguito presso l'Aeronautica militare per seguire un corso sulla sicurezza. Tuttavia, finché potevamo, supplivamo noi oppure un qualche amico consulente gratis, non pagato, che mi veniva a dare una mano: questo è il discorso.

Per quanto riguarda ciò che deve essere fatto negli aeroporti, vi sono gli Annessi 14 dell'ICAO che dobbiamo rispettare: è tutto scritto, non c'è niente da inventare. Quindi, non è vero che negli aeroporti non abbiamo sicurezza: guardate bene, non si può dire che non c'è sicurezza, perché altrimenti non faremo volare la gente! In ambito aeronautico, noi dobbiamo parlare del margine di sicurezza perché in aeronautica siamo abituati a fare prevenzione e sorveglianza (è quello che ci è rimasto).

Se mi concedete due minuti, vorrei fare una veloce panoramica. Innanzitutto, vorrei dire che di sicurezza ne hanno parlato tutti e se ne parla ormai da anni; tuttavia, un conto è parlare di sicurezza, un altro è farla. Penso che con le commissioni prima citate, per quanto abbiamo potuto, abbiamo prodotto sicurezza. Quindi, se voi andate in un aeroporto potete stare tranquilli: parliamo di margini di sicurezza, perché se l'aereo è molto più sicuro di altri è perché facciamo prevenzione, e la prevenzione significa elevare i nostri margini di sicurezza.

Nei nostri aeroporti questo margine si sta riducendo: non è vero che stiamo sotto i margini di sicurezza. Quando ero presidente della commissione degli aeroporti, per esempio, mi era stato riportato che a Fiumicino la famosa pista 16 ler - la pista principale - doveva essere rifatta già da due-tre anni. Per poterla rinnovare, avevano qualificato un raccordo con le loro radioassistenze, ma dei piloti avevano riportato che queste radioassistenze davano dei segnali sbagliati. Nessuno faceva niente: io, con la mia commissione, sono arrivato all'aeroporto di Fiumicino (sarà stato il 1999 o il 2000, non troppo tempo fa) ed ho visto che il *jumbo*, quando passava, « rullava », passava con l'ala sull'antenna del localizzatore: non erano state rispettate le famose « zone critiche » o « sensitive » (vi sono due deputati che comprendono benissimo questo linguaggio). Quindi, ogni aeromobile che passava vicino influenzava il segnale radio, e un comandante aveva detto: invece di atterrare su questa, stava atterrando sull'altra. Sono intervenuto ed ho fatto chiudere

quella pista e per tre mesi hanno dovuto « tombare » un ruscello che c'era, spostare tutto ed in seguito la pista è stata riaperta. Questo è un esempio che illustra ciò che facevamo.

GIULIO ANTONIO LA STARZA. La ringrazio, comandante: quindi, lei mi conferma che le regole sono già tutte scritte e che basterebbe applicarle e recepirle per avere in Italia margini di sicurezza molto ampi (ovviamente, se le regole stesse fossero rispettate).

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Certamente.

PRESIDENTE. Mi scusi, comandante, vorrei rivolgerle una domanda. Mi sembra che lei sia comandante dell'aviazione civile...

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Sì: lo sono stato per quarant'anni.

PRESIDENTE. Voi avete già detto - mi sembra con grande chiarezza - che anche i 70 dipendenti di cui potete disporre sono tutte persone non tecnicamente qualificate, come ricordava anche lei precedentemente. Vorrei allora rivolgerle un'altra domanda. Per quello che abbiamo compreso e ascoltato in questi giorni, negli aeroporti italiani l'ENAV afferma di non essere responsabile della segnaletica orizzontale e verticale; l'ENAC, invece, sostiene in un *telex* del 1995 che la responsabilità spetta all'ENAV. Da parte sua, la SEA afferma di non avere nessuna responsabilità, perché fa la segnaletica solamente su indicazione di uno degli enti preposti; nel contempo, questa mattina l'ENAV cerca di accreditare una tesi secondo la quale è l'ATA (la società « cugina » della SEA nell'aeroporto di Milano) responsabile della segnaletica orizzontale e del piazzale.

Non riusciamo a capire se sulle cartine in mano ai controllori di volo sia segnalato

correttamente quanto tracciato sulla pista; sta di fatto che il controllore quella mattina non conosceva l'esistenza sulla pista - sul famoso raccordo - di una scritta che invece c'era. Vi ho fatto questo esempio per dire: ma voi la conoscete questa situazione? Questo livello di conoscenza che abbiamo ormai acquisito è anche patrimonio di vostra conoscenza, oppure no?

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Cioè il riferimento che lei ha fatto adesso a Linate...?

PRESIDENTE. Adesso sto facendo riferimento a Linate, ma questa questione coinvolge tutti gli aeroporti italiani.

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Certo, certo...

PRESIDENTE. Qui siamo in presenza di un processo di deresponsabilizzazione rispetto alle competenze, dove ognuno cerca di addebitare all'altro una responsabilità che afferma di non appartenere a se stesso, tant'è che abbiamo un episodio preciso in base al quale possiamo desumere che tale processo di deresponsabilizzazione ha fatto in modo che nessuno fosse responsabile, e poi comunque è avvenuto l'incidente.

Le ho fatto questo esempio perché mi sembra importante - se vuole, è un esempio particolare - dal quale si desume che c'è una confusione spaventosa addirittura a livello di definizione delle competenze. Ora, queste confusioni tipiche - almeno per quanto abbiamo capito - degli aeroporti italiani rappresentano una problematica che vi appartiene, che avete verificato, che quotidianamente si scontra con la vostra sensibilità? Lei è anche un esperto: ha avuto percezione di questo? Poi può dirmi che non è riuscito ad intervenire perché non ha la struttura ed i mezzi per poterlo fare, ma, quanto meno a livello di conoscenza, tutto questo vi appartiene a livello di patrimonio oppure no?

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Se voi prendete visione delle schede dei nove aeroporti - mi ricollego a quanto ha detto lei, signor presidente - in quasi tutti gli aeroporti abbiamo riportato che la segnaletica verticale era assente: è tutto scritto già dal 1999. Quanto riportato in merito ad alcuni aeroporti non è che ciò sia contro la sicurezza: rientriamo sempre in quel famoso margine di sicurezza. Per quanto riguarda invece le responsabilità, nel 1982 o nel 1984, quando venne trasferito il patrimonio (ci fu l'AAAVTAG, le avranno detto tutto) tutta la responsabilità della segnaletica e degli aiuti diurni e notturni venne trasferita, relativamente a quelli a gestione parziale, alla competenza dell'ENAV. Per quanto riguarda, invece, le gestioni totali...

PRESIDENTE. Mi scusi, ma non mi interessa: lei mi deve dire se conosceva questa situazione di confusione...

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. No, signor presidente, che ci fosse confusione di competenze no, perché, come le dicevo, noi mandavamo...

PRESIDENTE. La storia che le ho ricostruito è una ricostruzione per lei inedita o già la conosceva?

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Vorrei spiegarvi bene. Come le ho detto, noi conoscevamo la situazione, come per esempio la mancanza della segnaletica verticale; la segnalavamo, tramite il ministro, sia all'ENAV sia all'ENAV, ognuno per la propria competenza: non entravamo nella competenza...

PRESIDENTE. Non le ho chiesto questo: le ho chiesto se è a sua conoscenza l'esistenza di un conflitto di competenze tra i diversi enti...

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Sì, senz'altro, certo che c'è.

PRESIDENTE. Questo le ho chiesto: non mi interessa sapere se lei era al corrente che vi fosse o non vi fosse quel certo segnale. In altre parole, la mia ricostruzione rappresenta una novità che lei apprende questa mattina o è, invece, un patrimonio già acquisito?

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. No, penso adesso che siamo anche intervenuti...

PRESIDENTE. Poi mi può dire anche che non siete stati nelle condizioni di intervenire, ma vorrei capire se almeno voi conosciate il risultato cui siamo arrivati dopo queste audizioni.

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Certamente, signor presidente, ed allora le dico che non si tratta di una questione di mancanza di norme, bensì di conoscenza delle norme. Quando c'è stato il trasferimento delle competenze (al riguardo, era stata istituita una commissione in cui erano presenti anche il generale Capizzano e l'ingegner Salvi), nel passare quello che era Aeronautica militare alle gestioni non totali, tutta la responsabilità venne trasferita all'ENAV, sia diurno, sia notturno. Per quanto riguarda invece la gestione totale, siccome era un bene (una qualcosa) che già aveva il gestore, in quanto gestore totale, allora si è raccomandato di trasferirlo all'ENAV, tanto è vero che a Genova (dico io intelligentemente) hanno trasferito tutto (le strisce, i carrelli) per regolamento all'ENAV; invece, nella SEA, a Fiumicino e a Ciampino, hanno tenuto loro la prerogativa per quanto riguarda la segnaletica...

PAOLO RICCIOTTI. Loro chi?

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Gli enti di gestione: Aeroporti di Roma e SEA... (*Commenti*). Certo che è stata assegnata! Se poi a Linate era un aeroporto che aveva due facce, una ad est e l'altra ad ovest, dove quella ad est si conosceva, quella ad ovest.....

PRESIDENTE. Mi scusi — non vorrei passare per il « pierino » di turno — ma non le sto chiedendo che cosa lei sappia della situazione degli aeroporti: le sto solamente chiedendo se conosceva la ricostruzione che abbiamo fatto — se vuole la rifaccio, se non sono riuscito a spiegarvi bene — in cui abbiamo verificato l'esistenza di un conflitto di competenze tra agli enti protagonisti ed attori della sicurezza: questo è un dato ormai sostanzialmente definitivo. Ripeto, chiedevo a lei — che sta sopra, che è terzo, *super partes*, suppongo — se il dipartimento è a conoscenza di questa drammatica situazione di conflitto: è questo che vorrei capire.

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Certo, certamente.

PRESIDENTE. Allora, se lei è a conoscenza, e quindi conferma che questa ricostruzione che le abbiamo fornito non rappresenta una novità, vorrei capire a questo punto che cosa è stato fatto per ridefinire tale assetto. Mi potrebbe anche rispondere che la normativa è insufficiente, oppure che la normativa stessa è talmente complicata che è impossibile definirla, oppure ancora che lei ha impartito indicazioni che non sono state osservate. Però mi dia una risposta: mi stava dicendo prima che lei sa che l'ENAV sostiene la sua incompetenza, l'ENAC che sostiene invece la sua competenza in base al documento del 1995 — che suppongo lei abbia in mano — giunto da un comandante pugliese...

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Sì...

PRESIDENTE. Dopodiché, la SEA sostiene di non essere coinvolta e l'ENAV risponde alla SEA che è una sua competenza. Ci sono cartine che non riproducono con esattezza quanto è scritto sugli aeroporti e c'è qualcun altro che dice: li pubblichiamo, ma non c'è scritto quello, perché non c'è una nostra competenza!

Mi scusi, ma questo è...

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Vorrei riuscire a dire... (*Commenti*). Mi spiace, non sto svicolando...

PRESIDENTE. Non voglio una spiegazione sul perché sia avvenuto: vorrei sapere se lei, come dirigente del Ministero o delle dipartimento, ne è a conoscenza...

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Signor presidente, solo oggi, dopo l'incidente, si è evidenziato questo « ballottaggio » di competenze, perché quando noi dicevamo qualcosa, un soggetto agiva in un verso e un altro... Non si è mai verificato prima un contenzioso sulla competenza, se fosse dell'ENAV, dell'ENAC o del gestore, perché non si sono mai verificati fatti del genere. Ogni volta che noi rilevavamo qualcosa, veniva segnalato e loro lo facevano. Nessuno diceva non è compito mio, è suo! Non è mai accaduto prima, questo volevo dire.

PRESIDENTE. È importante quanto sta affermando.

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Dopo quanto è successo, tali contraddizioni sono uscite allo scoperto. A questo punto, a mio avviso, le responsabilità sono quelle; poi vi saranno altri che lo affermeranno in altre sedi. Ma che si fosse evidenziato il contenzioso tra i due enti, prima no, perché non ce ne era motivo: manca quello, fatelo...

PRESIDENTE. Quindi, il contenzioso è apparso dopo l'incidente di Linate?

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Certo, senz'altro.

EUGENIO DUCA. Ringrazio il dottor Di Virgilio ed il comandante Arnaudo per il loro contributo. Ritengo che la pur breve paginetta che il direttore ha letto dovrebbe indurre noi legislatori ad iniziare una verifica di ciò che abbiamo realizzato perché, in effetti, le domande che il presidente poneva trovano già una risposta — se ho capito bene — in quella brevissima comunicazione; peraltro, ritengo ugualmente utile anche la risposta fornita dal comandante Arnaudo.

Tuttavia, vorrei porre alcune domande. Lei ha chiarito una delle sovrapposizioni o delle contraddizioni che abbiamo compreso questa mattina, nel senso che laddove vi erano gestioni parziali, il Ministero ha affidato la competenza all'ENAV (all'epoca tramite Civilavia); nei trasporti a gestione totale privata, invece, la competenza è ufficialmente rimasta alle società di gestione con la raccomandazione di darla all'ENAV, se ho capito bene. Adesso, però, ieri siamo venuti in possesso di questo fax dove l'indirizzo di trasferire tutto all'ENAV appare più generale, più indeterminato (se magari vuole, può darvi un'occhiata); magari dove esistevano le gestioni totali non si scriveva. Non lo so, comunque ci può servire. Ora, ciò che vorrei chiedere al dottor Di Virgilio è se, in base al decreto, l'indirizzo e la vigilanza sul traffico aereo e sull'ENAV e sull'ENAC siano competenze precipue del ministro...

SILVIO DI VIRGILIO, *Capo dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Confermo.

EUGENIO DUCA. ...il quale dovrebbe esercitarle tramite questa « potente » struttura ministeriale, completamente decapitata dopo la trasformazione in ENAC.

GIORGIO PASETTO. Nonostante la difficoltà (mi sembra di capire dovuta anche alla carente strumentazione, alla perdita di competenza e quant'altro), è venuto fuori tuttavia un elemento indicativo. Mi rivolgo soprattutto al presidente, che giustamente ha insistito su un punto, cioè che non si evidenziano nettamente le responsabilità in questo circuito vizioso tra la SEA, l'ENAC e l'ENAV. Mi sembra però che il comandante, rispondendo, abbia sostanzialmente affermato che, nel passaggio dalla gestione parziale alla gestione totale, la responsabilità delle funzioni connesse alla viabilità luminosa ed a quella segnaletica (la segnaletica orizzontale) restava attribuita alla gestione aeroportuale.

Dal momento che tale elemento ci è stato fornito anche questa mattina, vale a dire che in base alla trasformazione di queste gestioni e all'assunzione per legge, di fatto, per quanto riguarda l'aeroporto di Linate questa competenza era in capo alla gestione aeroportuale. Le chiedo se possa confermarci questo dato.

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Queste sono esperienze vissute dall'ingegner Salvi, perché io sono entrato nell'amministrazione nel 1998 (*Commenti*). Il discorso è questo: è stato detto che quando è stato effettuato il passaggio della gestione totale, siccome sottrarre loro tutto quanto facevano prima sarebbe stato eccessivo, è stato lasciato così come era: lo riconfermo. Tuttavia, è stata prodotta una documentazione nella quale si raccomandava ai gestori totali di trasferire all'ENAV tale compito. Solo Genova l'ha fatto — c'è quindi un dato di fatto —, Milano no.

ILARIO FLORESTA. Mi scusi, generale: esiste questa raccomandazione, ma laddove tale raccomandazione non è stata seguita, lei che intervento successivo ha fatto? È proprio qui che si innesta l'equivoco, perché la raccomandazione non cambia la legge: la legge dispone che la segnaletica orizzontale e verticale negli aeroporti dove c'è una società di gestione

con gestione totale è della società stessa. Allora, si deve intervenire per legge per assegnare tale responsabilità all'ENAV o alle società di gestione: perché le raccomandazioni chi le accetta e chi no...! Allora, la domanda che le rivolgo è questa: visto che la SEA di Milano e gli Aeroporti di Roma non hanno accettato tale raccomandazione, lei cosa ha fatto? E la raccomandazione viene fatta perché lei ritiene sia più giusto che tale responsabilità sia attribuita all'ENAV o perché resti alle società di gestione?

Ecco, vorremmo capire questo anche perché adesso, dovendo andare a legiferare in materia di traffico aereo e quant'altro sulla base delle difficoltà che abbiamo riscontrato, vorremmo capire quale sia la strada migliore da seguire.

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Io non ho fatto nulla perché non conoscevo neanche l'esistenza di tale problema; ho già detto che siamo venuti a conoscenza del problema delle competenze dopo, perché questo «ballottaggio» prima non c'è mai stato.

PRESIDENTE. La risposta è chiara.

PAOLO RICCIOTTI. Mi scusi comandante, vorrei rivolgerle una domanda precisissima relativa ad una sua dichiarazione per comprendere questo annoso problema. Nel 1984 vi era questa disposizione di legge che dava indicazioni molto precise. In base a tale norma, l'ente preposto al controllo — in questo caso il vostro ente — mandava segnalazioni precise o all'ENAV o all'ENAC o all'ente concessorio, in questo caso i concessionari. Tuttavia, come desumiamo dalla sua interpretazione, lei, non avendo a monte una struttura di controllo reale, inviava un *input* senza avere un *feedback* di ritorno. In sintesi, se lei effettuava una verifica e ordinava di fare la segnaletica, mandava una lettera, ad esempio, al concessionario di Roma o di Milano. Aveva un'immediata risposta da loro? Oppure, conosceva perfettamente se

quell'atto di indirizzo che lei inviava veniva recepito? Perché proprio da qui si innesta, a mio avviso, il «macello» sul quale — inevitabilmente — nessuno ha la responsabilità.

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Noi non avevamo nessun contatto con gli enti di gestione (l'ENAC, in questo caso); li avevamo con l'ENAC o con l'ENAV. Vorrei rispondere alla sua domanda in modo molto chiaro, anche se prima mi è sfuggito qualcosa: comunque, al di là delle responsabilità dell'ENAC, del gestore o dell'ENAV, dal momento che l'ENAV è responsabile della movimentazione degli aeromobili in sicurezza (*gate to gate*, come si usa dire adesso), chiunque fosse «il responsabile», dovendo loro far muovere l'aeroplano in sicurezza, a mio avviso, hanno l'obbligo di controllare che tutto sia stato fatto. Ad esempio, se uso una macchina, devo controllare che vada bene; quindi, al di là di questo «ballottaggio», c'è il fatto che chi ha la responsabilità di movimentare l'aeromobile in sicurezza deve vedere egli stesso, al di là delle competenze. Se la competenza appartiene alla SEA, si deve controllare che la SEA lo abbia fatto.

PRESIDENTE. Compresi gli AVL, allora?

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Certamente: tutto, perché è responsabile della movimentazione. L'onorevole La Starza, che è stato del mestiere...

PRESIDENTE. Lei sa che questa mattina, invece, il dottor Gualano ha sostenuto che nella proposta dell'ENAV — che secondo loro dovrebbe risolvere il problema — c'è la richiesta di interessarsi degli AVL, stante il fatto che, sempre a loro avviso, non rientra nella loro competenza interessarsene oggi? Lei non ha nulla da dire su questa vicenda?

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Si tratta di una considerazione che mi sembrava giusto fare; e poi, non abbiamo... (*Commenti*). Al di là delle competenze — la documentazione sussiste, anche se non capisco cosa sia questo *telex* —, sta di fatto che se sono responsabile di una movimentazione di aeromobili in sicurezza, devo controllare che le cose siano fatte. Noi non avevamo dialogo, non potevamo. Se volete, vi posso lasciare la scheda relativa all'aeroporto di Palermo: se qualcuno è di Palermo, può leggerla, poi potrà prendere l'aeroplano tranquillamente! Come commissione di monitoraggio e di sicurezza abbiamo fatto una relazione sull'aeroporto di Palermo di tre pagine: se volete, le posso anche leggere...

PRESIDENTE. Ce la può lasciare, comandante.

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Questa relazione è seguita da una scheda tipica del lavoro della commissione; in seguito, veniva inviata al Ministero. Questa scheda relativa all'aeroporto di Palermo, ad esempio, datata 12 dicembre del 2000, è stata inviata alla dottor Alfredo Roma, all'avvocato Pierluigi Di Palma, all'ingegner Sandro Gualano, al dottor Fabrizio Marzocca e per conoscenza all'ingegner Bruno Salvi, perché questa era una commissione, anche se ero assegnato al dipartimento. In essa vi è scritto: «...al fine di elevare il livello di sicurezza dello scalo di Palermo, si invitano le amministrazioni in indirizzo a voler intraprendere le necessarie azioni di competenza per la soluzione dei problemi evidenziati nella allegata relazione redatta dalla commissione di indagine sulla sicurezza operativa degli aeroporti italiani...». In fondo, avevo aggiunto l'onorevole Luca Danese, perché che egli era stato incaricato prima dal ministro Treu e successivamente dal ministro Bersani ad occuparsi di queste tematiche. Inoltre, avevo aggiunto una sollecitazione in tal

senso a causa della riunione dei 160 Capi di Stato che si sarebbe svolta proprio Palermo nel periodo tra il 16 ed il 20 dicembre. Questo è un esempio.

PAOLO RICCIOTTI. Comandante, può inviare alla Commissione tutte le nove relazioni, con specifica per quelle relative agli aeroporti di Fiumicino e di Ciampino?

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Sì, se volete: sono nove aeroporti, vi invierò tutte le relazioni della commissione, così come posso inviarvi quella dell'ENAV, che vi consiglio di leggere.

GIULIO ANTONIO LA STARZA. Desidero solamente ringraziare il comandante Arnaudo perché è stato un pilastro dell'Aviazione civile italiana e quindi ha sicuramente contribuito a migliorarla per quanto ha potuto. Abbiamo anche compreso che nel tempo le regole sono cambiate e che oggi abbiamo una sovrapposizione tale che nessuno può bene identificare le responsabilità di chi e di che cosa.

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il*

trasporto marittimo e aereo. Desideravo solamente aggiungere che sono stato convocato anche dalla commissione Riggio ed in quella sede ho detto che, per quello che potevo capire, vedevo in tutto questo la mancanza dello Stato. Abbiamo fatto quello che avremmo voluto fare, però i mezzi erano quelli che avevo a disposizione (me lo avete richiesto voi, mentre io non mi sono lamentato della scarsità di personale e mezzi). A mio avviso, in conclusione, sarebbe opportuna la presenza di un soggetto superiore, come in tutto il mondo: lo ritengo veramente molto importante soprattutto in Italia in questo momento.

PRESIDENTE. Ringrazio il dottor Di Virgilio ed il comandante Arnaudo per il contributo fornito e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 12.55.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la stampa
il 5 febbraio 2002.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

