

**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

8.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 24 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

8.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 24 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:		Brutti Paolo (DS-U)	17, 28
Romani Paolo, <i>Presidente</i>	3	Ciarniello Santino, <i>Responsabile servizi traffico aereo dell'ENAV SpA</i>	24, 25, 26
Audizione di rappresentanti dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) e dell'Ente nazionale di assistenza al volo (ENAV SpA):		Di Palma Pierluigi, <i>Direttore generale dell'ENAC</i>	4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 14, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 24 25, 27, 28, 29, 30, 31, 33, 34
Romani Paolo, <i>Presidente</i>	3, 4, 6, 7, 8, 10, 11 12, 14, 15, 16, 18, 19, 20, 21, 22, 24 25, 26, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35	Duca Eugenio (DS-U)	4, 15, 22, 27, 28, 30
		Fabris Mauro (Margh-DL-U) ...	15, 19, 23, 24, 25

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.
Ferro Massimo Giuseppe (FI)	30, 32, 33, 35	Muratori Luigi (FI)	18, 21, 22, 31
Gualano Sandro, <i>Amministratore delegato</i> <i>dell'ENAV SpA</i>	5, 6, 7, 8, 9, 11, 12, 14 16, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24 25, 26, 28, 29, 32, 33, 34, 35	Panattoni Giorgio (DS-U)	18, 19, 20, 24
Marzocca Fabio, <i>Direttore generale dell'ENAV</i> <i>SpA</i>	32, 33, 35	Pasetto Giorgio (MARGH-U)	21, 31, 35
		Sull'integrazione del programma dell'inda- gine:	
		Romani Paolo, <i>Presidente</i>	36

La seduta comincia alle 14.35

(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).

Audizione di rappresentanti dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) e 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, l'audizione di rappresentanti dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) e dell'Ente nazionale di assistenza al volo (ENAV SpA). Sono presenti, in rappresentanza dell'ENAC, l'avvocato Di Palma, direttore generale, l'ingegner Salvatore Sciacchitano, vice direttore generale, il comandante Silvano Imparato, capo dipartimento sicurezza e l'ingegnere Francesco Saverio Della Porta, capo area infrastrutture aeroportuali; in rappresentanza dell'ENAV SpA, il professor Giulio Spano, presidente, l'ingegner Sandro Gualano, amministratore delegato, l'ingegner Fabio Marzocca, direttore generale, il colonnello Salvatore Metrangolo, condirettore generale, l'ingegner Carmine Cianci, responsabile unità operativa qualità e sicurezza, la dottoressa Diana Battaglia, responsabile dei rapporti

con le istituzioni, il dottor Luciano di Giorgio, responsabile dei servizi tecnici, il dottor Santino Ciarniello, responsabile servizi traffico aereo, il dottor Gianfranco Moriggi, responsabile unità organizzativa personale, il dottor Pierluigi D'Aloia, direttore unità organizzativa qualità e sicurezza, la dottoressa Nicoletta Tomiselli, responsabile ufficio stampa.

Ricordo che l'odierna audizione dei rappresentanti dell'ENAC e dell'ENAV SpA è stata decisa dall'ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, del Comitato paritetico, al fine di esaminare ulteriormente alcune questioni che non è stato possibile analizzare adeguatamente in occasione delle precedenti audizioni.

In particolare, si è ritenuto necessario, al fine di integrare l'attività istruttoria dell'indagine, affrontare con i rappresentanti di tali enti alcuni punti, relativi soprattutto alla definizione delle relative competenze, sui quali nel corso delle precedenti audizioni si erano evidenziate, ad unanime avviso del Comitato, alcune discrasie nelle dichiarazioni rese rispettivamente dai rappresentanti dell'ENAC e dell'ENAV SpA.

In tale prospettiva si è convenuto sull'opportunità di procedere contestualmente all'audizione dei due enti, provvedendo altresì a definire, secondo gli orientamenti emersi nel Comitato, una griglia di domande, che sono state trasmesse nel pomeriggio di ieri ai soggetti da audire, onde mettere meglio a fuoco i temi che saranno oggetto dell'audizione ed acquisire conseguentemente elementi di informazione il più possibile precisi e dettagliati su una tematica che riveste un'importanza decisiva per l'individuazione dei principali elementi di criticità del settore

dell'aviazione civile e per la definizione delle linee guida di una prossima riforma.

Per tali motivi, pur restando possibile, per i componenti del Comitato, porre ulteriori quesiti aggiuntivi rispetto a quelli già predisposti, alla luce delle dichiarazioni che saranno rese in sede di replica, raccomando vivamente a tutti colleghi di circoscrivere il più possibile i loro interventi, in aderenza agli argomenti già definiti.

La griglia di domande è particolarmente dettagliata ed abbiamo concesso poco tempo ai nostri ospiti per studiarla e definire la risposta più circostanziata possibile; la procedura è particolarmente complessa. Avanzo la proposta, riguardo alla quale vorrei conoscere il parere dei colleghi, di porre la domanda scritta, che quindi tutti conoscono - sia i commissari sia i destinatari della domanda stessa - per ottenere le risposte di ENAC ed ENAV, concludendo la serie degli interrogativi senza interventi da parte dei colleghi; alcuni quesiti saranno rivolti singolarmente ad ENAC e solo ad ENAV. Solo successivamente i commissari potranno intervenire, in base alle risposte. Preciso che le domande fanno riferimento ai documenti e resoconti stenografici: prego i commissari di procurarseli, perché a volte il richiamo è dettagliato e può essere utile avere i documenti. Ci sono osservazioni riguardo alla procedura che ho appena descritto?

EUGENIO DUCA. Durante le precedenti audizioni sono state rivolte domande, alle quali i nostri ospiti si erano riservati di fornire risposte per iscritto o in sede di ulteriore audizione. Ciò può essere oggetto della prima o della seconda parte dell'audizione?

PRESIDENTE. Lo riserverei alla seconda parte dell'audizione. I quesiti rivolti per iscritto ai rappresentanti di ENAC ed ENAV mi paiono onnicomprensivi. Mi auguro che alcune domande sulle quali l'onorevole Duca ritiene di non aver ricevuto sufficienti risposte siano già in parte contenute nel questionario, che mi pare

includere tutte le perplessità, dubbi, interrogativi possibili. Successivamente, in base alle risposte rese, che potranno rivelarsi esaustive anche rispetto ad alcune precedenti risposte ritenute non complete, si potrà procedere ad un successivo intervento. Chiedo ai nostri interlocutori, poiché le domande sono 17, di rispondere in modo molto sintetico, senza nulla togliere alla completezza.

La prima domanda riguarda quali siano gli aggiornamenti o le modifiche al codice della navigazione necessarie per garantire una migliore tutela della sicurezza del trasporto aereo, in particolare per quanto riguarda la definizione delle funzioni del direttore d'aeroporto e la migliore attribuzione della funzione di coordinamento tra gli enti competenti sull'operatività degli scali aeroportuali.

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. Mi scuso a nome del presidente per la sua assenza, dovuta ad impegni internazionali legati ad incontri sulla *security* in America e in Canada; rappresento l'ente su delega del presidente stesso.

Per quanto concerne la domanda, riteniamo che esista la necessità di aggiornamento e modifica del codice della navigazione soprattutto per recuperare i mutamenti che si sono avuti, anche di carattere normativo, nell'assetto definito nel codice. Come avevamo già indicato nella relazione, non la norma di riferimento, ma le competenze delle potestà aeroportuali oggi trovano una lettura complessa, nel senso che vi sono atti normativi differenti che permettono un recupero dell'assetto istituzionale che presidia il sistema aeroportuale in Italia. Ciò era già indicato nel decreto legislativo n. 250 del 1997, ed è stata costituita un'apposita commissione che ha concluso i lavori (ne siamo a conoscenza perché siamo stati coinvolti in audizioni dalla commissione di studio Romanelli), che rappresenta una base per un possibile confronto; la commissione di studio ha lavorato sul recepimento degli annessi ICAO e quindi sin dalla adozione del decreto legislativo n. 250 del 1997 il legi-

slatore ha avvertito, approvando l'articolo 13, la necessità di un assetto chiarificatore ricognitivo della complessità attuale del mondo aeroportuale in Italia, tenendo conto che il codice della navigazione è assolutamente arcaico, poiché risale al 1942.

Naturalmente, nelle more di questa complessa definizione codicistica, avvertiamo la necessità immediata di pervenire ad una migliore definizione dei compiti che devono essere assegnati all'interno di un sistema aeroportuale e, soprattutto, l'esigenza di un migliore inquadramento della figura del direttore dell'aeroporto. Inoltre, come abbiamo rappresentato anche nella lettera al presidente Romani, avvertiamo la necessità di attuare immediatamente una modifica normativa degli articoli 801 e 802 del codice della navigazione, i quali richiamano quasi tutto l'organico dell'ENAC nelle articolazioni territoriali a compiti di presidio passivo. Basti pensare che, proprio in relazione a quanto dispone l'articolo 802 del codice, c'è la necessità di un presidio 24 ore su 24. Porto l'esempio dell'aeroporto di Linate, il quale impegna 8 persone su un organico di 23 al presidio dell'ufficio controllo traffico.

Comunque, anche senza una modifica del disposto normativo, stiamo tentando in via interpretativa di migliorare il sistema, passando da un presidio passivo ad un ruolo ispettivo propositivo nel sistema aeroportuale. In questo senso, proprio oggi è all'esame della commissione di garanzia sugli scioperi una delibera che potrebbe, in una visione interpretativa dell'articolo 802, fare riferimento all'ENAC per attività di ispezione di carattere programmato e non solo per una necessità di presidio passivo del sistema.

Lascerei agli atti anche la relazione della commissione che ho citato.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Per quanto riguarda la coerenza del codice della navigazione, a nostro avviso si tratta di un argomento che va sicuramente approfondito. A noi interessa, in base alla nostra esperienza, soprattutto il riferimento alla

parte operativa negli aeroporti e nella struttura che si occupa di traffico aereo nazionale.

Comunque, per esperienza vissuta negli aeroporti e nell'ambito di tale struttura, riteniamo che il codice vada modernizzato soprattutto per quanto concerne le disposizioni relative al direttore dell'aeroporto. Il dottor Di Palma ha già esposto il suo punto di vista; la nostra posizione è leggermente diversa perché, anche se concordiamo sulla necessità di modernizzare il codice della navigazione, riteniamo altresì che occorra intervenire sulla funzione di coordinamento delle interrelazioni tra i tre attori principali della sicurezza del trasporto aereo.

Ad esempio, nelle norme ICAO la funzione del direttore aeroportuale è definita in maniera precisa: è l'*aerodrome authority*. Ovviamente, vi sono casi nei quali questa funzione è esplicita più o meno bene; tuttavia riteniamo che la normativa in materia sia chiara, pur concordando sulla necessità di un suo ammodernamento. Dunque, a nostro avviso si deve intervenire sulla figura del direttore aeroportuale perché è importante ed ha compiti chiari.

Anche la funzione dell'ENAV in ogni aeroporto è chiara e ben definita: al riguardo, consegnamo al Comitato un documento in cui abbiamo raccolto sia la documentazione fornita nel corso dell'ultima audizione, sia la nuova documentazione emersa a seguito delle discussioni avvenute in questa sede. In proposito, riteniamo che ove venissero seguite alla lettera le disposizioni, oggi esisterebbe già un buon modello nell'ambito aeroportuale. Riteniamo che ridurre l'importanza del direttore aeroportuale (come è stato ventilato) a favore, per esempio, di altri enti - come l'ente di gestione -, possa far sorgere un conflitto di interessi.

A nostro avviso, quindi, la situazione attuale è buona ed occorre rispettare le regole; inoltre, i compiti del direttore aeroportuale sono già ben definiti. A titolo di esempio, vorrei leggervi una lettera del direttore dell'aeroporto di Lamezia, che rispondeva a comunicazioni nel nostro

responsabile dell'aeroporto, in cui ribadisce in modo chiaro la propria titolarità di certe funzioni: « Da tutto quanto sopra, ne consegue che nei confronti della legge viene individuata quale figura unica responsabile il direttore di aeroporto che sarebbe, per quanto riguarda il sottoscritto, ben felice di poter ripartire le responsabilità nei confronti delle istituzioni, ed in particolare dell'amministrazione giudiziaria... ».

Quindi, si tratta di una funzione ben definita dalla normativa; nell'eventuale riforma del codice di navigazione l'unica accortezza da seguire sarebbe quella di non indebolire questa figura che in un aeroporto costituisce l'elemento di riferimento per risolvere i problemi di rapporti che potrebbero nascere tra l'ENAV, il gestore aeroportuale e l'ENAC stessa.

PRESIDENTE. Passiamo al secondo quesito comune. Il Comitato paritetico chiede se si ravvisino, e quali siano, sovrapposizioni e conflitti di competenze, positivi o negativi, tra gli enti istituzionali preposti al governo del settore dell'aviazione civile, nonché tra questi e i soggetti concessionari delle gestioni aeroportuali.

SANDRO GUALANO, Amministratore delegato dell'ENAV SpA. Per quanto riguarda l'ENAV, non esistono conflitti di competenze: è questa la nostra conclusione. La relazione che abbiamo appena consegnato al Comitato, contenente tutta la documentazione precedentemente depositata, chiarisce in modo univoco e chiaro le competenze in ogni aeroporto (riferendosi soprattutto al ruolo del gestore aeroportuale, dell'ENAC ed al direttore di aeroporto). Noi ci teniamo molto: purtroppo vi stiamo riempiendo di documenti, ma noi intendiamo fornire il nostro contributo in termini di documentazione.

Al riguardo, ho letto anche alcune dichiarazioni - a volte, a mio avviso, anche generiche - rilasciate da altri enti su questo argomento. La nostra posizione è che ogni nostra affermazione deve essere sostenuta da un documento. Quindi, dalla documentazione che abbiamo fornito nel

corso della precedente audizione e da quella di oggi emerge chiaramente che, se si segue la norma nel suo contenuto oggettivo, non esistono conflitti di competenze.

PIERLUIGI DI PALMA, Direttore generale dell'ENAC. Quanto ha appena detto l'ingegner Gualano mi conforta ancora di più nel sostenere la tesi contraria; dico questo perché le sovrapposizioni normative sono talmente evidenti da rendere assolutamente necessario un compito ricognitivo tale da eliminarle. Ne citerò alcune. Consideriamo l'articolo 3 della legge relativa all'ENAV (decreto del Presidente della Repubblica n.145 del 1981) in relazione alla norma che fa riferimento all'ENAC come ente con capacità di regolazione tecnica. Tale articolo 3, alla lettera r), prepone l'ENAV all'emanazione della normativa tecnico-operativa dei servizi di competenza. È sufficiente questa citazione per comprendere quanto sia labile il terreno di differenziazione tra una regolamentazione tecnica ed una regolamentazione di normativa tecnico-operativa; da qui, come dicevo, nascono momenti di assoluta sovrapposizione. Lo stesso problema di sovrapposizione si pone tra la norma concernente il contratto di programma dell'ENAV e la legge n.18 del 1999 relativa ai servizi di assistenza di *handling*; mentre l'articolo 4 del contratto di programma ENAV, al punto 6, tratta questa materia come correlata all'*apron*, nella legge n.18 del 1999, nell'allegato che indica i servizi da liberalizzare, al punto 5.6 si individua invece la stessa materia quale servizio da liberalizzare; quindi, c'è una assoluta sovrapposizione da chiarire, probabilmente, in favore della direttiva recepita attraverso la legge n.18 del 1999.

Esiste anche un'altra importante questione, sempre relativa alla legge n.18 del 1999, in cui si richiama una funzione che viene addebitata alle società di gestione (con riferimento a questo aspetto, nella precedente audizione, richiamammo l'idea della concessione traslativa di potestà pubbliche). All'articolo 2, al comma 1, lettera c) si legge: « L'ente di gestione è il soggetto

cui è affidato, insieme ad altre attività, in via esclusiva il compito di amministrare e di gestire l'infrastruttura aeroportuale e di coordinare e controllare le attività dei vari operatori presenti nel sistema aeroportuale considerato». È evidente che rispetto a ciò il direttore dell'aeroporto di Lamezia Terme di cui si è parlato prima si troverà di fronte ad una norma che confligge con la sua potestà assoluta, richiamata esclusivamente nel codice del 1942.

Ancora, l'articolo 3 della legge n. 18 del 1999, al comma 13, stabilisce che l'ente di gestione assicura agli utenti la presenza in aeroporto dei necessari servizi di assistenza a terra fornendoli direttamente o coordinando l'attività dei soggetti che forniscono i suddetti servizi a favore di terzi o in autoproduzione. Ciò lascia intendere che quello tra il concessionario e il concedente sia l'unico rapporto che si instauri tra ENAC e mondo aeroportuale; spetta poi al gestore coordinare l'attività degli operatori aeroportuali, ma questo costituisce un principio peraltro fortemente affermato nel diritto, per esempio, in tema di danno ambientale. È chiaro che l'amministrazione non può e non deve ricercare una eventuale responsabilità di un soggetto subconcessionario, ma deve riferirsi, se il subconcessionario non abbia un patrimonio a garanzia del danno, esclusivamente al soggetto con cui ha un rapporto diretto.

Ritengo quindi che sia di importanza vitale stabilire se l'ENAC sia un ente di vigilanza di tutto il sistema aeroportuale o esclusivamente del concessionario, al quale poi rispondono tutti gli altri operatori del sistema medesimo. Non è una cosa da poco. Questa materia rientra nella competenza dell'Autorità di garanzia della concorrenza e del mercato perché, in questo caso, avremmo un concessionario che espleta attività in concorrenza con gli altri operatori. Facciamo l'esempio del servizio di *handling*, il quale è, nello stesso momento, espletato dal soggetto concessionario - la società di gestione - e da altri soggetti operanti all'interno del sistema aeroportuale. Segnaliamo con forza questa complessità del mondo aeropor-

tuale e ribadiamo che abbiamo prospettato l'ipotesi di concessione traslativa - come definita nella legge relativa al servizio di *handling*, che recepisce una normativa comunitaria che ha una validità cogente immediata - proprio per affermare, con la nota della corte di appello di Venezia del 7 dicembre 2001 relativa al processo di Verona, una catena di responsabilità in tema di sicurezza negli aeroporti, che possa effettivamente garantire presidi di vigilanza all'interno del sistema aeroportuale.

PRESIDENTE. Passiamo al quesito successivo, cioè se si sia proceduto alla costituzione di un'apposita struttura organizzativa, a livello centrale, per favorire il coordinamento tra l'ENAV e l'ENAC.

PIERLUIGI DI PALMA, Direttore generale dell'ENAC. Si tratta di attività distinte; l'ENAC ha provveduto a quanto prescritto dal contratto di programma, tenendo però anche conto che esiste un problema di coordinamento paritetico e non funzionale. Ricordo che quando fu diramato il primo provvedimento di riforma dell'aviazione civile dal ministro dei trasporti dell'epoca, il coordinamento era indicato come di tipo funzionale. Questo coordinamento funzionale tuttavia si è perso per strada, rimanendo esclusivamente un coordinamento paritetico tra due strutture sostanzialmente pariorientate, che riferiscono ambedue ad una vigilanza ministeriale.

SANDRO GUALANO, Amministratore delegato dell'ENAV SpA. Non esiste una struttura centrale di coordinamento tra ENAC ed ENAV, anche se una certa funzione di coordinamento dovrebbe essere effettuata dal dipartimento. Ciò non toglie comunque che non sussista un coordinamento giornaliero sui temi della sicurezza; su tali temi infatti tutti i giorni vi sono riunioni tra ENAC, ENAV e direttore dell'aeroporto e, molte volte, anche con il gestore dello stesso. Pertanto, la risposta alla domanda è «no», anche se poi ciò avviene in pratica.

PRESIDENTE. Passiamo al quarto quesito: quale sia la rispondenza degli aéro-

porti italiani alla regolamentazione ICAO e quali siano i risultati dell'azione di verifica promossa dall'ENAC in materia.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Per quanto concerne i servizi ENAV (e quindi per tutta la parte che riguarda il controllo del traffico aereo) c'è corrispondenza. Andrebbero, forse, messi un po' in ordine i risultati delle indagini svolte in ambito aeroportuale: mi riferisco, in particolare, alla rispondenza o meno alle norme ICAO e alle disposizioni di carattere generale. A tale proposito ho letto la documentazione che ha rilasciato il comandante Arnaudo in ordine alla visita effettuata all'aeroporto di Palermo.

PRESIDENTE. In merito a tale documentazione, ricordo ai colleghi, che sono 26 i punti sollevati dal comandante Arnaudo.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Per quanto concerne l'aeroporto di Palermo la competenza (e, quindi, la responsabilità) in tema di AVL, di segnaletica orizzontale e verticale era dell'ENAV. Durante un'analoga visita effettuata all'aeroporto di Catania è stato specificato che tale materia è di competenza della direzione aeroportuale. Purtroppo il Comitato paritetico ha avuto a disposizione soltanto la documentazione nella quale si specifica che la responsabilità è dell'ENAV, mentre l'altra non è stata allegata. Pertanto, raccomando che siano forniti al Comitato elementi omogenei o comunque corretti.

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. Il dipartimento della sicurezza dell'ENAC ha avviato una verifica ispettiva con riferimento a tutti gli aeroporti italiani.

Abbiamo quindi una scheda del rapporto di ispezione che oltre, alle rassicurazioni che possono provenire dalle articolazioni territoriali, evidenzia un impegno diretto della struttura centrale - peraltro anche in raccordo con l'ENAV - per

una verifica di tutto il sistema aeroportuale italiano riportando dati assolutamente omogenei.

C'è, poi, tutta un'altra attività - ricordiamo le ispezioni condotte dal comandante Arnaudo, ma anche altre fatte direttamente dall'ENAC - volta a verificare situazioni di incongruenza rispetto alla garanzia della conformità alla normativa ICAO. Si tratta, comunque, allo stato attuale, di situazioni marginali: sono bonifiche di piste e sgommatura all'aeroporto di Cagliari, interventi sulle strutture locali ENAC, abbattimento all'aeroporto di Napoli di ostacoli che impediscono di rispettare le distanze.

Teniamo conto, però, che esiste un altro problema che vogliamo segnalare con forza al Comitato paritetico. L'Italia ha, un problema di *status* aeroportuale differenziato: vi è, cioè, lo *status* di aeroporto militare aperto al traffico civile e quello di aeroporto esclusivamente civile.

Abbiamo raggiunto un'intesa con il mondo dell'aviazione militare, proprio perché si possa, in tempi rapidi, giungere ad una maggiore specificità: l'aeroporto deve essere o civile o militare. Ciò in quanto per alcuni aeroporti aperti al traffico civile, certe procedure per la sicurezza dell'aereoportualità militare rappresentano degli ostacoli per l'aviazione civile. Quindi, sotto questo profilo, c'è la necessità che il mondo aeroportuale militare possa dotarsi di apposite infrastrutture in base alle sue capacità tecniche di sicurezza e quello civile possa avere le proprie.

PRESIDENTE. Con riferimento al punto 5, vorremmo sapere se si ritenga che l'integrale recepimento nell'ordinamento italiano della normativa emessa dall'ICAO e degli aggiornamenti periodici della stessa possa migliorare la qualità del trasporto aereo italiano ed il livello di sicurezza dello stesso; vorremmo anche sapere, con specifico riferimento all'aeroporto di Linate, se non si ritenga che l'integrale recepimento dell'annesso 14 ICAO avrebbe potuto evitare il verificarsi dell'incidente occorso l'8 ottobre scorso.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Premetto che per quanto riguarda il servizio di controllo del traffico aereo, da noi svolto, già rispondiamo alla normativa ICAO. Sulla questione se, in termini generali, nell'ambito dell'aviazione civile, il rispetto della normativa ICAO possa contribuire in modo sostanziale alla sicurezza, ritengo che tale conformità potrebbe rappresentare un importante contributo alla standardizzazione; pertanto la conformità alla normativa ICAO in termini generali per l'aviazione civile è raccomandabile. Pur essendo evidentemente un problema complesso, ciò potrebbe comunque fornire un contributo alla standardizzazione.

Sapete che il nostro è un mestiere complicato e siamo obbligati a rispondere alle norme ICAO, in quanto non si può consentire che si passi da uno spazio aereo ad un altro in condizioni di standard differenti. Non c'è dubbio quindi che tale conformità alla normativa ICAO in termini generali da parte dell'aviazione civile rappresenti un contributo importante; però non si può certamente dire che una struttura aeroportuale che non risponda alle norme ICAO non sia sicura.

La normativa ICAO, d'altronde, non è un vangelo; personalmente ho avuto modo di vedere proprio ieri l'elevato numero di deroghe alla normativa ICAO richieste dal FAA americano: proprio la normativa lo consente.

Si tratta, pertanto, di un problema complesso, ma non c'è dubbio che occorra procedere in quella direzione. Forse andava fatto prima, però ribadiamo che la struttura aeroportuale può essere ugualmente sicura, pur non rispondendo alla normativa stessa o eventualmente derogando in parte ad essa.

Quanto all'aeroporto di Linate, con riferimento all'incidente occorso l'8 ottobre scorso, la risposta è, in un certo senso, indirettamente desumibile dall'ultima affermazione che ho fatto.

Ribadendo che l'ENAV risponde a tale normativa, non mi sento di dare un giudizio sicuro sul fatto che l'incidente avrebbe potuto essere evitato nel caso in

cui tutte le strutture e tutti gli enti che contribuiscono alla sicurezza dell'aeroporto di Linate avessero risposto alla normativa ICAO. Tale conformità poteva contribuire alla standardizzazione, ma francamente non me la sento di dare un giudizio su una questione sulla quale occorre riflettere a lungo.

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. Sul problema del recepimento nell'ordinamento italiano della normativa ICAO, l'ENAC già da tempo conduce una battaglia, tanto da essersi indotta a recepirla con propria delibera, con conseguente sconvolgimento del mondo istituzionale di riferimento, a tal punto che abbiamo dovuto riproporre per il recepimento una seconda delibera, dopo un chiarimento durato molto tempo.

Pertanto crediamo anche noi che il problema della standardizzazione, e soprattutto della conoscenza da parte degli operatori di regole certe, sia assolutamente importante nell'aviazione civile. Riteniamo quindi che in breve riusciremo a portare a compimento il recepimento degli annessi ICAO in Italia.

L'altra domanda fa riferimento in questo caso ad un soggetto giuridico licenziato nel nostro paese con legge speciale. Sicuramente il Comitato paritetico saprà che il sistema, sotto il profilo delle gestioni aeroportuali, è altamente differenziato: vi sono gestioni in affidamento totale e gestioni riconducibili all'articolo 17 della legge n. 135 del 1997, per le quali peraltro la Corte dei conti prevedeva un periodo di applicazione estremamente breve, mentre come al solito sta diventando estremamente lungo.

Il provvedimento che garantisce la gestione nell'aeroporto di Linate richiama espressamente, all'articolo 5, una gestione in conformità alla raccomandazioni e prescrizioni dell'ICAO. Quindi in questo caso c'è, anche se solo sul piano convenzionale la previsione di un recepimento immediato, quantomeno degli standard di riferimento della normativa ICAO.

Su questo non vi è dubbio, così come per i principi di riferimento ICAO; quindi gli standard sono da considerarsi comunque all'interno del nostro ordinamento, in quanto esiste un recepimento della normativa ICAO da parte del legislatore, per ciò che attiene ai principi. In merito alle raccomandazioni, certamente incontriamo delle difficoltà, in quanto esse possono essere disattese anche con la procedura di cui all'articolo 38 (notificandolo naturalmente in sede internazionale); questo è il problema effettivo.

In merito al quesito su Linate, gli atti concludenti — almeno quelli in nostro possesso — portano a ritenere che il problema non sia il riferimento normativo, quanto la capacità professionale di chi doveva adottare determinati comportamenti in riferimento alla normativa ICAO. Quando si chiede di installare un cartello con riferimento alla normativa ICAO, esso dovrebbe essere di un certo tipo; se è diverso, lo si deve a segnalazioni che a mio avviso possono provenire anche dal personale di bordo. Mi riferisco ai piloti che avrebbero dovuto, o potuto — a seconda che si consideri o meno la natura di pubblico ufficiale di un pilota che utilizza un aeroporto — ritenere un obbligo la segnalazione di una mancanza di riferimento alla normativa ICAO. In merito a ciò rimando ad un documento a mio avviso importante. L'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo ha fatto riferimento un suo ispettore « prestato », per le indagini, alla magistratura. Tale ispettore ha svolto la sua attività anche per noi ed ha frequentato l'aeroporto di Milano proprio in riferimento al piazzale ATA per il compimento degli esami dell'aviazione generale. Trovo strano che un ispettore così altamente qualificato non sia stato specificamente invitato a verificare se la segnaletica aeroportuale di Milano fosse conforme o meno alle norme; comunque se verifica una difformità ha certamente il dovere di segnalarla con forza. Se nell'utilizzo del piazzale ATA per gli atterraggi, e probabilmente anche del raccordo R6 si nota che c'è carenza di segnaletica orizzontale e verticale, il dovere di segnala-

zione avrebbe permesso a tutti i responsabili dell'aviazione civile italiana di ripristinare immediatamente una situazione di assoluta sicurezza e di conformità agli annessi ICAO.

PRESIDENTE. Mi pare che la sesta domanda sia stata sostanzialmente assorbita dalle risposte che avete appena fornito; nonostante ciò la leggo comunque qualora riteniate di dover aggiungere qualcosa. Si chiede quale sia il livello di recepimento nell'ordinamento nazionale della normativa ICAO, e se siano considerati funzionali i meccanismi di recepimento di tale normativa.

PIERLUIGI DI PALMA, Direttore generale dell'ENAC. Signor presidente, di tale argomento abbiamo fatto una battaglia e vorremmo che divenisse pubblica. Già nella primavera del 2001 abbiamo tentato con una delibera di recepire gli annessi ICAO; è pervenuta una lettera del capo di gabinetto (in relazione tra l'altro ad una segnalazione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo) nella quale si richiedeva di spiegare come e perché avessimo provveduto a dar luogo ad una delibera di recepimento. A tale missiva abbiamo risposto che ritenevamo tale attività insita nella nostra potestà di regolazione. Con una successiva lettera del gabinetto del ministro non solo ci viene contestata l'ipotesi di recepimento della normativa ICAO con delibera del consiglio ma si pregiudica anche la possibilità — da noi ritenuta certa — di recepire, sempre con delibera del consiglio, la normativa di riferimento già in essere; sto citando la lettera del giugno del 2001.

In relazione a fatti successivi abbiamo definito con il ministero una nuova delibera da sottoporre formalmente allo stesso per l'approvazione. Abbiamo adottato tale delibera che, ai sensi dell'articolo 11, abbiamo sottoposto a vigilanza ministeriale e sulla quale ci è stato fornito l'assenso per procedere. Sono a disposizione di questo Comitato tutte le procedure che, entro il 2002, dovrebbero completare il recepimento degli annessi ICAO, naturalmente a

patto che le amministrazioni concertanti non le ostacolino così com'è già avvenuto, ad esempio, da parte del Ministero della salute in relazione ad una tematica relativa alle visite mediche per le licenze di volo. Richiamiamo l'attenzione sulla necessità che l'ente possa provvedere, non «di concerto» con le altre amministrazioni ma eventualmente «sentite» le altre amministrazioni; abbiamo sempre incontrato difficoltà laddove ci siamo occupati di competenze che si ritengono riconducibili ad altre amministrazioni dello Stato.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Signor presidente, come già ricordato prima, la nostra attività risponde alla normativa ICAO, soprattutto in termini di documentazione; a tutti i nostri controllori di volo abbiamo distribuito il manuale n.4444 ICAO nella versione originale in lingua inglese (questa scelta è stata presa dall'azienda alcuni anni or sono), corredato ed integrato da tutte le disposizioni, per così dire, locali. Desidero tranquillizzare tutti: per quanto ci riguarda ciò viene già fatto. Ovviamente, come abbiamo già detto prima, è importante operare una generalizzazione nell'introduzione delle norme, sempre a fini di standardizzazione; ma su ciò siamo già in regola.

Non esiste solo lo standard ICAO; in termini forse più industriali, stiamo introducendo altri tipi di standard e di certificazione come, ad esempio, lo standard ISO 9001. Per quanto riguarda l'ACC, il centro di controllo di Ciampino, raggiungeremo tale standard a partire da aprile; a noi interessa la normativa ICAO ma, il raggiungimento di standard a livello europeo e mondiale per quanto concerne tutte le nostre attività industriale. A Ciampino faranno seguito gli altri tre CRAV ed il piano prevede che entro circa 12 mesi otterremo l'omologazione ISO 9001 per tutto il complesso della nostra struttura.

PRESIDENTE. Passiamo al settimo quesito. Si chiede qual è, a giudizio di ENAV ed ENAC, il livello di rispetto, da parte degli operatori del settore, della

normativa che regola le attività connesse con il volo in tutti i suoi aspetti e quali siano, a vostro avviso, le principali ragioni dei casi di mancato rispetto della stessa.

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. Per noi, fino a prova contraria, sussiste sempre l'idea che gli operatori rispettino la normativa. Naturalmente l'ente, a tal fine, provvede a sviluppare un programma di *audit* e di verifiche e di ciò ne abbiamo già dato contezza nella relazione trasmessa a questo Comitato la scorsa occasione, nella quale si legge un riferimento all'operato che svolge l'ente in termini di attività ispettive. Naturalmente, maggiore è la forza dell'ente in questa azione ispettiva, più elevata è la nostra capacità di verifica; sempre su questo aspetto abbiamo segnalato con forza la carenza di organico dell'ENAC rispetto proprio alle professionalità qualificate che permettono di svolgere adeguatamente questa attività. È inutile nascondere, signor presidente, quando dobbiamo confrontarci con una azienda da mettere a terra, per così dire, dall'altra parte del tavolo abbiamo interlocutori altamente qualificati, *team* altrettanto forti che, naturalmente, rivendicano ipotesi di risarcimento del danno nel caso di incapacità o di inesattezze effettuate dall'ENAC.

Naturalmente, abbiamo la necessità che da questa parte del tavolo, da parte dell'autorità, vi siano dei *team* altamente qualificati, che impieghino professionalità diverse: avvocati, economisti, ispettori, ingegneri. Alcune volte abbiamo affrontato queste contese e le abbiamo vinte perché siamo riusciti, in situazioni di difficoltà, a mettere a terra operatori aerei di livello nazionale. Abbiamo chiuso l'aeroporto di Catania, incontrando (è sufficiente leggere *il Corriere della Sera*) difficoltà a livello governativo rispetto ad un atto dovuto in relazione alla sicurezza delle operazioni di volo.

Abbiamo abbattuto due manufatti nell'aeroporto di Napoli, opponendoci ad una serie di resistenze. È inutile ricordare che l'attività di tutela della sicurezza incontra negli interlocutori una forte resistenza

perché, fino a quando non si verifica l'incidente, si ritiene che la situazione sia sicura. Al contrario, riteniamo che se le regole non sono rispettate, vengono meno le condizioni di sicurezza; per questo motivo insistiamo sul recepimento della normativa ICAO, che standardizza i parametri di riferimento: se le lampadine sono 100, l'aeroporto è aperto, se esse sono 99, è chiuso; solo in questo modo si ottengono regole certe.

Non è possibile bloccare i procedimenti di assunzione dell'ENAC. Abbiamo impiegato quattro anni per definire un assetto minimale dell'ente e, ad ottobre del 2001, abbiamo messo a punto un assetto che rendeva possibile l'assunzione di nuovo personale; ricordo che da quattro anni, poiché non avevamo potestà giuridica per farlo, non abbiamo potuto compiere nuove assunzioni; la nuova legge finanziaria ha precluso, però, la possibilità di acquisire importanti professionalità. Bisogna tenere conto del fatto che senza ingegneri, piloti, avvocati e economisti, l'autorità dell'aviazione civile può essere responsabile di quanto accade ma non riuscirà a garantire i presidi della sicurezza, che sono richiesti dei membri del Comitato.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Il livello di osservanza e di professionalità del mondo aeronautico è, in generale, molto alto per quanto riguarda piloti, controllori, gestori aeroportuali, tecnici. Si tratta di un aspetto positivo, anche se in seguito citerò anche quelli negativi. Oggi, ad esempio è stata introdotta una nuova procedura di ruolo, la cui sigla è RVSM: ciò significa che a mezzanotte tutti paesi europei si sono uniformati ad una nuova procedura, in base alla quale si vola a 29 mila piedi con un limite di spaziatura verticale tra gli aeroplani di mille piedi invece di duemila. Si tratta di un'operazione riuscita, che è stata effettuata in tutta Europa questa notte: ciò significa preparazione da parte delle compagnie aeree, dei piloti, dei controllori e sviluppo di *hardware* e *software*. Quando le operazioni vengono preparate per tempo, con la professionalità richiesta,

si ottengono risultati positivi. Ci sono stati anche casi negativi, situazioni nelle quali non viene rispettata la normativa: mi riferisco, ad esempio, all'episodio riguardante il sistema di monitoraggio delle luci (menzionato dal dottor Di Palma). Quando possiamo esercitare una funzione di controllo interveniamo ad esempio declassando, come nel caso citato, sei aeroporti: questa è stata una misura di pura garanzia di sicurezza; interveniamo quando è necessario. Tutto ciò riguarda l'aviazione commerciale.

È necessario affrontare situazioni in cui esistono standard diversi nello stesso aeroporto relativi alla professionalità dell'aviazione commerciale e a quella dell'aviazione generale. Il problema dell'opportunità di mescolare traffici con caratteristiche e parametri di tipo diverso era stato posto a Linate: si tratta di una questione molto rilevante sulla quale questa azienda, per quanto riguarda le sue competenze, è fortemente impegnata. L'azienda non ha un potere sanzionatorio, ma solo di segnalazione; anche se non è nostro compito, segnaliamo il problema e, se nessun altro lo fa, cerchiamo di intervenire.

PRESIDENTE. Veniamo alla domanda n. 8: attraverso quali attività e procedure ENAC ed ENAV assolvono i propri compiti in materia di tutela della sicurezza, in particolare per quanto riguarda l'adeguatezza, l'aggiornamento tecnologico e la manutenzione della strumentazione per il controllo aereo in terminale e per *l'apron management*, della segnaletica e delle infrastrutture aeroportuali in generale?

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Il tema della segnaletica orizzontale e verticale, degli aiuti visivi luminosi, è già stato affrontato nella seduta precedente: secondo noi, la normativa è chiara, esistono le convenzioni, gli atti di indirizzo e le leggi. Le abbiamo ripresentate in questo nuovo documento, tenendo conto anche di ulteriori osservazioni. Questo argomento è stato già di-

scusso ed è ampiamente illustrato nel documento consegnato ai membri del Comitato.

Per quanto riguarda il tema più generale della sicurezza, abbiamo creato (anche se già esisteva nell'ente pubblico economico), con i criteri tipici di una Spa (dunque con una maggiore capacità di intervento), una nuova unità operativa di qualità e sicurezza, che si è dotata di un organigramma molto complesso: si tratta di un costo notevole per la società, che noi non consideriamo tale, ma come un importantissimo investimento che, siamo sicuri, consentirà risultati di qualità e sicurezza. Il criterio del binomio che unisce qualità e sicurezza ha avuto origine dal vertice dell'azienda, dal presidente, dal consiglio d'amministrazione e dall'amministratore delegato, che dovrà gestirlo. Non ho ricevuto nessuna osservazione dal consiglio d'amministrazione né dal nostro azionista, in riferimento a programmi che riguardano qualità e sicurezza: si tratta di una cultura che ha avuto origine al vertice dell'azienda e che dovrà permeare anche gli altri settori. A questo fine abbiamo dovuto impiegare consulenti, come nel caso particolare di ISO 9001, per il quale ci siamo rivolti ad una piccola società inglese di consulenza (APA), specializzata in questo tipo di certificazione per le società che operano nel campo dell'aviazione civile. Tutte le attività, le realizzazioni, la sostituzione di impianti di competenza dell'ENAV (lo suggeriamo all'aeronautica militare perché, a volte, dobbiamo produrre l'investimento, anticipando le risorse finanziarie, sulla base di accordi e convenzioni), la realizzazione di impianti, tecnologie *hardware* e *software* sono condotti sulla base del *safety management*.

Noi stiamo imponendo l'ISO 9001 ai nostri fornitori; non è possibile farlo subito, ma varrà per i prossimi due anni - lo abbiamo già detto alle società che operano nel settore - per tutta l'attività di manutenzione; ciò vale ovviamente anche per i fornitori di sistemi complessi, quali i sistemi di radioaiuto. Quindi, estenderemo la certificazione ISO 9001 subito, entro giugno, anche alle attività di manutenzione; ciò è estremamente importante

in una società che produce servizi. Ovviamente, per fare tutto questo occorrono risorse; purtroppo in questo momento siamo in una fase critica, in quanto la finanziaria del 2000 ed adesso quella del 2001 prevedono un taglio dei contributi garantiti dal ministero dell'economia (quindi dallo Stato) per le attività degli aeroporti minori.

Scusate se mi soffermerò su questo aspetto, ma si tratta di un argomento estremamente importante. Otteniamo i nostri ricavi soprattutto dagli *hub*, dai grandi aeroporti (Malpensa, Fiumicino, Linate ed altri aeroporti maggiori) mentre negli aeroporti minori il nostro servizio è in perdita perché i costi superano i ricavi. Ad esempio, ricordo che l'aeroporto di Albenga ci costa tre miliardi di lire l'anno mentre i ricavi ammontano a 500 milioni di lire. In questo modo compensiamo gli investimenti che dobbiamo comunque fare perché dobbiamo garantire qualità e sicurezza anche negli aeroporti minori. Nel passato se ne teneva conto grazie a contributi statali: al riguardo, ricordo che nel 2001 sono stati tagliati 90 miliardi di lire nei quali rientravano i costi delle attività che svolgiamo per lo conto dello Stato, come i voli di Stato, i voli postali ed altro.

Essendo diventati una società per azioni, non possiamo avere bilanci o conti economici in perdita. Questo è un argomento estremamente importante e ne stiamo discutendo con il Ministro del tesoro e con il ministero dei trasporti, ma se alla fine non si troverà una soluzione, saremo obbligati a prendere in considerazione forme alternative di introito per riportare in attivo i nostri conti, ad esempio aumentando le tariffe, ma è una scelta che non vorremmo fare. Ciò è necessario per continuare a mantenere la sicurezza non solo nei grandi *hub*, ma anche negli aeroporti minori, per garantire la qualità e la sicurezza del servizio in tutti gli aeroscali.

Anche riguardo all'ipotesi di trasferire ai gestori aeroportuali attività riguardanti il controllo di torre (perché questa è stata una delle proposte prese in considerazione

ne), la nostra posizione è chiara: a nostro avviso è possibile farlo, mettendo ovviamente in gara tale tipo di attività (il controllo di torre); tuttavia, come ho detto prima, non vedo come poi le piccole e medie società di gestione (ad esempio la società di gestione di Lamezia Terme) possano continuare nel piano di investimenti programmato, il quale prevede l'installazione di un radar per ogni aeroporto. Si tratta di un problema generale di cui occorre tener conto.

PIERLUIGI DI PALMA, Direttore generale dell'ENAC. Penso di aver già risposto prima: la nostra attività di ispezione, così come richiedono gli *standard* internazionali, è posizionata sull'elaborazione dei regolamenti e sulle conseguenti procedure e circolari, e dunque sulla verifica ispettiva dell'ottemperanza degli operatori a tali regolamenti e procedure. Naturalmente, esistono i presidi all'interno degli stessi operatori, ad esempio i vettori, cui noi qualificiamo direttamente il sistema di controllo secondo la normativa internazionale di riferimento. Questa è la nostra attività.

Occorre tenere conto, come già segnalato nella relazione, di una importante implementazione di attività di standardizzazione sulle infrastrutture aeroportuali; abbiamo elaborato in tempi abbastanza rapidi 10 circolari che permettono di omogeneizzare sempre più le attività. Bisogna ricordare, inoltre, che l'eredità che abbiamo ricevuto nel settore dell'aviazione è sicuramente difficile, perché non esiste standardizzazione. Ricordo per tutti proprio la sentenza di Genova sul fenomeno del *bird strike*, in cui il giudice ci ha condannato, in qualità di amministrazione dello Stato, proprio in relazione al mancato recepimento della normativa internazionale di riferimento da parte dello Stato italiano: dunque, una specifica condanna dello Stato italiano per inottemperanza al recepimento della normativa ICAO di riferimento. Si tratta, quindi, di avviare e definire in tempi rapidissimi la standardizzazione e l'adozione della normativa di riferimento.

PRESIDENTE. Passiamo al quesito n. 9: il Comitato chiede a chi spetti vigilare se i piani di emergenza aeroportuale emanati dai direttori di aeroporto rispondano ai requisiti stabiliti dalle normative internazionali, a fronte delle segnalazioni in merito avanzate dall'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo.

SANDRO GUALANO, Amministratore delegato dell'ENAV SpA. Spetta al direttore dell'aeroporto, che presiede il comitato aeroportuale per la sicurezza operativa.

PIERLUIGI DI PALMA, Direttore generale dell'ENAC. In questo caso, occorre segnalare che l'allerta dell'Agenzia per la sicurezza del volo è del 6 novembre del 2001, mentre già dal 24 settembre 2001 si è costituito presso la direzione generale un gruppo - i cui lavori si sono conclusi entro il 31 dicembre 2001, come previsto - per l'elaborazione di un piano di emergenza standardizzato. Quindi, tale esigenza di standardizzazione è stata colta dall'ENAC nella materia di riferimento sin dal mese di settembre, tenendo conto che essa trae origine da norme del codice della navigazione, anche in questo caso abbastanza superate (articoli 726 e 727), ed è meglio definita nell'annesso 14 dell'ICAO.

PRESIDENTE. Ma la domanda era a chi spetti vigilare se i piani di emergenza aeroportuale emanate dai direttori...

PIERLUIGI DI PALMA, Direttore generale dell'ENAC. Spetta al direttore dell'aeroporto. Su questo aspetto, c'è l'ordinanza del direttore dell'aeroporto...

PRESIDENTE. La vigilanza sul direttore dell'aeroporto in relazione alle conformità dei piani di emergenza: è questa la domanda.

PIERLUIGI DI PALMA, Direttore generale dell'ENAC. Non è che ci sia propriamente una verifica: c'è un momento di coordinamento. Si ripropone il problema della figura del direttore dell'aeroporto, che naturalmente in apposite riunioni

coinvolge tutto il mondo aeroportuale ai fini della definizione delle procedure che devono essere attuate nel piano di emergenza. In questo mondo complesso partecipano, con responsabilità esclusiva - questo vogliamo ripeterlo fino alla noia - i rappresentanti di tutte le altre amministrazioni, enti ed istituzioni che fanno parte di tale ambito. Dunque, il compito del direttore di aeroporto è quello di coordinare tutti i diversi soggetti che operano nel mondo aeroportuale, definendo un piano di emergenza.

Naturalmente, rispetto a questo emerge una necessità di...

MAURO FABRIS. Il quesito riguarda a chi spetti vigilare se il piano di emergenza aeroportuale risponde alle normative internazionali: o si risponde o ce ne andiamo via; oppure è sbagliata la domanda! Altrimenti, ci dica che non c'è nessuno che deve vigilare se i piani rispondono alle normative internazionali! Rispondeteci così, allora, ma non continuate a girare intorno alla questione!

PRESIDENTE. L'ingegner Gualano ha risposto che è il direttore d'aeroporto, quindi è come se non vi fosse vigilanza sull'operato dello stesso direttore; il dottor Di Palma ci parla di un comitato...

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. Su tale argomento abbiamo anche segnalato, l'altra volta, rappresentando...

PRESIDENTE. Le rivolgo questa domanda: secondo voi, c'è bisogno di vigilare sull'operato del direttore dell'aeroporto? Oppure non se ne sente l'esigenza ed è sufficiente la responsabilità del direttore dell'aeroporto stesso?

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. Non è sufficiente, tanto è vero che nella relazione consegnata durante l'ultima audizione abbiamo segnalato, nell'ambito di un'ipotesi di riforma e di riordino anche della funzione del di-

rettore dell'aeroporto, la necessità di gerarchizzare questa figura nei confronti di altri soggetti.

Faccio un esempio; mentre il direttore dell'aeroporto, secondo il codice della navigazione, ha un proprio potere di ordinanza, il direttore generale dell'ENAC non possiede tale potere; il che significa che è intestata direttamente alla figura del direttore dell'aeroporto una potestà pubblica. Pertanto, è da ricondurre eventualmente ad una responsabilità superiore la possibilità di rimozione di quel direttore, ma non è certo che il direttore generale dell'ENAC possa interferire con una potestà che il codice della navigazione attribuisce esclusivamente a quella figura aeroportuale. Si tratta di un problema che abbiamo già segnalato; così come abbiamo segnalato con forza l'idea di ricondurre la responsabilità del direttore dell'aeroporto in una linea di gerarchia che arrivi anche ai vertici aziendali. Da parte nostra, all'articolo 10 del regolamento di organizzazione dell'ENAC, individuiamo la figura del coordinatore delle attività delle circoscrizioni, ma poi configuriamo questa come un'attività di coordinamento; quindi, c'è necessità di riunire tutti i direttori degli aeroporti - cosa che oramai facciamo ogni due settimane - con cui pensiamo di elaborare delle procedure di standardizzazione che possano poi essere ricollocate sul territorio. Si tratta di una problematica molto importante; fra l'altro, leggendo la giurisprudenza in materia, ci si rende conto che è la figura del direttore dell'aeroporto, se del caso, ad essere interessata - sulla base dell'assetto normativo vigente - da una serie di responsabilità.

PRESIDENTE. Quando al direttore dell'aeroporto di Linate, Vincenzo Fusco, al quale nel corso di una precedente audizione è stato chiesto quali fossero le sue competenze, egli ci ha parlato, al di là delle specificità, di funzioni, in un certo senso, passive.

EUGENIO DUCA. Primo fra pari!

PRESIDENTE. Non svolge, come direttore dell'aeroporto, una funzione attiva di ispezione; inoltre, ha detto che era l'ENAV ad avvisarlo se qualcosa non funzionava o la SEA se per esempio vi era un buco nella pista. Quindi, il direttore Fusco deve aspettare che qualcuno gli dica che qualcosa non funziona perché possa intervenire. In sostanza, l'idea che ci siamo fatti è che il direttore di un aeroporto — che è un dipendente ENAC — non svolga una funzione di controllo autorevole ed attiva. In merito alla domanda su chi controlla e vigila sull'operatività del direttore dell'aeroporto, poco fa l'ingegner Gualano ha risposto dicendo che ciò spetta al direttore stesso.

SANDRO GUALANO, Amministratore delegato dell'ENAV SpA. Ho detto che spetta al CASO, cioè al comitato aeroportuale sicurezza operativa, il cui presidente è il direttore dell'aeroporto.

PRESIDENTE. Nel quesito n. 9 ci siamo posti il problema di chi vigilasse sul direttore dell'aeroporto ma, forse, non abbiamo posto la domanda centrale, e cioè quali sono, a vostro parere, le funzioni reali del direttore dell'aeroporto; dico questo perché mi sembra che su tale questione ci sia una certa discordanza di idee.

PIERLUIGI DI PALMA, Direttore generale dell'ENAC. Questo aspetto merita, a mio parere, un chiarimento estremamente approfondito rispetto alla normativa vigente. Facciamo l'esempio dell'aeroporto di Linate: in tale caso, vi è un'ipotesi di reato intestato al direttore dell'aeroporto di Malpensa in relazione ad un presunto rapporto gerarchico tra il direttore dell'aeroporto di Linate e il direttore del sistema aeroportuale di Milano. Secondo me in quel caso si è preso un abbaglio, perché la responsabilità di un direttore aeroportuale non può essere modificata da un regolamento — da noi predisposto — di organizzazione del personale; ma quelle potestà rimangono sicuramente intestate al direttore dell'aeroporto.

Che cosa fa poi il direttore dell'aeroporto all'interno dello stesso? Questo aspetto mi sembra siamo riusciti a chiarirlo; comunque, esso si pone come un momento di coordinamento, in relazione però a responsabilità esclusive altrui negli assetti di propria competenza; sicuramente non è il direttore dell'aeroporto che può, in relazione ad una potestà dei vigili del fuoco, interferire su una modalità, ma può richiedere, nel momento in cui si svolga ad esempio una prova del piano di emergenza che risulti totalmente errata, che quel piano venga verificato di nuovo; in caso contrario, si deve ritenere che quel piano di emergenza sia congruente. Ripeto, il direttore dell'aeroporto è sicuramente un momento importante di coordinamento all'interno del sistema aeroportuale; la giurisprudenza dice inoltre che egli è il titolare del potere di polizia all'interno di tale sistema.

PRESIDENTE. Cito una parte del resoconto stenografico del 16 gennaio. Domanda: « Direttore Fusco, mi scusi, ma secondo l'articolo 2 del decreto legislativo istitutivo dell'ENAC fra i suoi compiti ci sono la regolamentazione tecnica, l'attività ispettiva, sanzionatoria e di certificazione, eccetera ». Risposta: « Compiti dell'ENAC, non miei »; ad una successiva domanda: « Ma chi è che gira per l'aeroporto per capire se c'è qualcosa che non funziona? », la risposta è stata: « Io giro per l'aeroporto, ma non posso capire cose nelle quali non ho competenza; me le deve comunicare qualcun altro; non posso sapere ad esempio se una luce è rotta ». Rispondendo ad una successiva domanda: « Svolgo un'attività ispettiva ma, ripeto, è di carattere generale, non posso svolgere un'attività ispettiva di carattere onnicomprensivo; non essendo ad esempio ingegnere aeronautico non posso sapere se le luci funzionano o meno, questo è un compito che spetta ad altri, i quali eventualmente devono trasmettermi le opportune segnalazioni ».

PIERLUIGI DI PALMA, Direttore generale dell'ENAC. Quanto detto dal direttore

dell'aeroporto di Linate, se ben interpretato, sostanzialmente corrisponde al vero. Comunque tutto è migliorabile; ad esempio la situazione, in termini di personale, della direzione aeroportuale relativa all'aeroporto di Linate è costituita da 23 unità; inoltre, il direttore dell'aeroporto presidia la circoscrizione dove ha sede la struttura aeroportuale, comprensiva per esempio anche dell'aeroporto di Bresso (che si caratterizza per un'attività aeroportuale di aviazione generale estremamente importante) e, nello stesso tempo, è anche il referente dell'amministrazione per l'aeroporto di Montichiari. Come dicevo prima, vi sono 23 persone che operano all'interno della direzione aeroportuale di Linate; tuttavia, poiché il direttore dell'aeroporto deve garantire un presidio H24 dell'ufficio controllo traffico aereo, 10 di tali unità sono dedicate esclusivamente a svolgere il lavoro di tale ufficio, e non invece a svolgere il compito ispettivo.

In una situazione in cui vi sia una società di gestione totale esiste un'ipotesi di concessione traslativa di potestà pubbliche, da attivare in relazione all'effettuazione di verifiche: per esempio, nel caso di presenza di una buca nella pista; in questo caso occorrerà rivolgersi al direttore dell'aeroporto il quale, come titolare del potere di polizia, firma l'ordinanza di chiusura dell'aeroporto; tuttavia, la verifica della buca compete, nel caso di Linate, alla SEA concessionaria dell'aeroporto (concessione del 1962 effettuata con legge provvedimento). Naturalmente, nulla esclude che il direttore dell'aeroporto possa non limitarsi ad un ruolo passivo, potendo invece assumere - questo è quello che stiamo pensando di fare - anche un ruolo attivo, che comprenda la verifica programmata, in relazione ad *audit* specifici svolti da gente professionalmente capace; quindi, occorre ricollocare l'ENAC, all'interno delle infrastrutture aeroportuali, oltre che in un sistema di vigilanza passiva, anche in quello di vigilanza attiva. È evidente che se un direttore di aeroporto si accorge *de visu* - questo riguarda anche il caso di Verona - che un aeromobile ha le ali coperte di neve ma non interdisce

l'operatività dell'aeroporto, e il fatto venga segnalato da un addetto al traffico aereo, leggi sarà condannato dal giudice per questa sua omissione. In tutto ciò gioca il fatto che lo Stato inteso trasferire una concessione; e la concessione, a sua volta, trasferisce anche potestà pubbliche che non presidiano solo l'aspetto commerciale dell'operatività aeroportuale, ma anche altre situazioni, alcune delle quali instabili alla società di gestione dell'aeroporto, altre instabili a soggetti diversi.

Il momento di coordinamento deve essere presieduto dall'autorità aeroportuale: c'è infatti una fase in cui i vari soggetti rappresentano una situazione di difformità e di conseguenza il direttore dell'aeroporto deve intervenire per garantire la sicurezza aeroportuale. Responsabilità vi sarebbe stata se, in occasione di un incontro di coordinamento, qualcuno avesse presentato una situazione in cui doveva essere interdetta l'operatività aeroportuale e il direttore dell'aeroporto non avesse conseguentemente agito; in quel caso vi sarebbe stata una responsabilità esclusiva. Diversa invece è la situazione verificatasi, ad esempio, all'aeroporto di Forlì, che abbiamo chiuso quando è stata segnalata la presenza di una recinzione non adeguata; in quel caso sicuramente non competeva al direttore dell'aeroporto verificare se la recinzione fosse o meno adeguata, ma alla polizia.

PAOLO BRUTTI. Ma competeva a tutti: c'è di mezzo la vita delle persone! Scherziamo?

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. Ma teniamo presente che l'aeroporto è presidiato da una complessità di soggetti: c'è la polizia...

PAOLO BRUTTI. È una totale burocratizzazione del sistema!

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. Per esempio, all'aeroporto di Fiumicino è presente, per la polizia, un questore. È impensabile che il direttore dell'aeroporto possa scavalcare la potestà

del questore su funzioni di competenza della polizia. Naturalmente poi il questore, in relazione ad un'eventuale necessità di interdizione dell'operatività aeroportuale, deve richiedere al direttore dell'aeroporto la chiusura dello stesso. Comunque, l'accertamento della difficoltà operativa compete alla struttura della polizia, tanto è vero che negli aeroporti non vengono inviati dei semplici soldati, bensì soggetti con poteri decisionali, come appunto il questore.

GIORGIO PANATTONI. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIORGIO PANATTONI. Credo che questa audizione sia di estrema importanza ai fini dell'acquisizione di elementi utili per lo svolgimento della nostra indagine conoscitiva; tuttavia credo che la stiamo svolgendo malissimo.

Proporrei di utilizzare il punto 9 della lista dei quesiti per illustrare come vorremmo che ci fossero fornite le risposte dai soggetti auditi oggi presenti. Ad esempio, a fronte del quesito contenuto nel punto 9, in cui è chiesto a chi spetti vigilare se i piani di emergenza aeroportuale emanati dai direttori di aeroporto rispondano ai requisiti stabiliti dalle normative internazionali, vorremmo una risposta molto diretta, di tipo affermativo o negativo o eventualmente che ci venga fatto presente che la domanda è stata mal formulata. Ci piacerebbe sapere, per esempio, se i direttori di aeroporto, sui piani di emergenza, hanno una responsabilità attiva o passiva. Possibile che dobbiamo sentirci dire che c'è l'auspicio di trasformare una responsabilità passiva in una responsabilità attiva, senza capire che questa è una rivoluzione culturale devastante, che porterebbe a cambiare gerarchie, rapporti, responsabilità, aziende e così via?

LUIGI MURATORI. Mi scusi, signor presidente, ma vorrei capire. Dal momento che stiamo parlando di metodo, le ricordo

che prima avevo tentato invano di intervenire per proporre delle osservazioni. Vorrei quindi capire a questo punto se il metodo è nuovamente cambiato.

PRESIDENTE. Vorrei far presente che non esistono regole fisse di riferimento.

Mi sembra di capire che sia emerso, da parte di alcuni commissari, uno stato di insoddisfazione rispetto alle risposte fornite dai soggetti auditi, che vengono ritenute insufficienti.

A questo punto, quindi, proporrei di continuare con la lista dei quesiti; eventualmente, dove possibile, su alcuni punti più specifici, potremmo cercare di ottenere risposte più puntuali o addirittura di tipo affermativo o negativo. Una volta esauriti tutti i quesiti, potremo eventualmente formulare altre domande di chiarimento.

A tal proposito, per sua informazione, ingegner Gualano, vorrei ricordarle che, in un altro passaggio del resoconto stenografico del 16 gennaio 2002, il presidente del Comitato paritetico chiede al direttore dell'aeroporto di Linate se fra le sue funzioni vi sia quella ispettiva e poi l'onorevole Duca gli chiede se viene informato quando si verifica un inconveniente, come ad esempio un guasto alle luci. Ad entrambe le domande, la risposta è: «no».

Quindi, ingegner Gualano, il direttore dell'aeroporto di Linate afferma di non venire informato di un guasto alle luci.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Sicuramente, se c'è un guasto importante alle luci il direttore dell'aeroporto deve essere informato.

GIORGIO PANATTONI. Da chi?

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Da chi è responsabile delle luci.

GIORGIO PANATTONI. Chi è il responsabile delle luci?

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Questo dipende dal tipo di aeroporto. Se sono aeroporti a gestione non totale può essere per esempio l'ENAV e sono certo che il responsabile dell'aeroporto di Bologna, per fare un esempio, informa il direttore di quell'aeroporto.

GIORGIO PANATTONI. Deve farlo; non « sono certo che lo fa ».

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Certamente; deve farlo in modo assoluto. Personalmente, sono abituato a ragionare più in termini operativi che in punta di diritto.

Vorrei, comunque, riprendere quanto è stato detto prima, per offrire un contributo alla comprensione di ciò che avviene in un aeroporto. Il direttore dell'aeroporto di Lamezia Terme dice ai controllori di volo (quindi all'ENAV): « Con ciò non si intendono disconoscere le responsabilità della torre di controllo e le competenze nella gestione in assoluta, piena e incondizionata autonomia sotto l'aspetto operativo della movimentazione all'interno dell'area di manovra, ma si vuole inquadrarle e riportarle alla giusta misura e a un livello non certo paritetico a quello del direttore dell'aeroporto ».

Qui si fa capire che c'è il direttore dell'aeroporto e gli altri soggetti, i quali devono dare un contributo, anche se alla fine il responsabile è comunque il direttore dell'aeroporto.

Continuando: « Per pura esemplificazione, la competenza del controllore di torre nelle aree di manovra può essere equiparata a quella dell'addetto al traffico aereo sui piazzali e sulle restanti aree aeroportuali ». Quindi fa una gerarchia. In secondo luogo...

MAURO FABRIS. Ma non ci interessa quello che dice il direttore dell'aeroporto di Lamezia Terme. Ci interessa piuttosto che lei cominci a rispondere alle domande, possibilmente con dei « sì » e con dei « no ». Le interpretazioni del direttore dell'aeroporto di Lamezia Terme non ci

interessano, mentre ci interessa la normativa e ciò che voi fate per farla rispettare.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Ma questa è la normativa!

MAURO FABRIS. Mi scusi: l'interpretazione del direttore dell'aeroporto di Lamezia Terme è la normativa?

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Sia l'uno che l'altro - statuisce il codice della navigazione - sono sottoposti alle disposizioni impartite in materia di traffico aereo dall'unica autorità riconosciuta in ambito aeroportuale, rappresentata dal direttore di aeroporto (sia ad aeroporto aperto, sia ad aeroporto chiuso), che pertanto ha competenza e responsabilità nei confronti della legge per l'intero sedime aeroportuale. Per me questa è la norma.

PRESIDENTE. Per ENAV, dunque, il direttore dell'aeroporto è competente e responsabile di tutto. Chiedo all'avvocato Di Palma se è d'accordo o meno con quanto detto dall'ingegner Gualano.

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. Non credo si possa rispondere in modo semplicemente affermativo o negativo in relazione a situazioni così complesse.

Ci sono momenti collegiali di determinazione di volontà: basta prendere ad esempio il caso di una giunta regionale dove, naturalmente, la decisione è collegiale. Nel caso di una proposta avanzata da un assessore...

PRESIDENTE. La prego, non ricorra a metafore complicate.

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. Ma è importante, signor presidente. L'assessore propone una delibera, l'intera giunta approva ed il presidente concorda; ho verificato che, in un caso del genere, se poi tale delibera non

è conforme alla legge chi ne paga le conseguenze è l'assessore, e non l'intera giunta.

PRESIDENTE. L'ingegner Gualano non ha parlato di assessori.

PIERLUIGI DI PALMA, Direttore generale dell'ENAC. Attenzione! Nei momenti di coordinamento di responsabilità esiste l'idea che a livello collegiale ognuno debba esprimere una propria responsabilità esclusiva; si deve comprendere questo concetto che presidia il governo di un sistema aeroportuale. Quanto viene intestato al direttore dell'aeroporto è la titolarità...

PRESIDENTE. Avvocato Di Palma, l'ENAV le ha comunicato che il responsabile è il direttore dell'aeroporto; il direttore dell'aeroporto di Linate - che è un vostro dipendente - afferma che non ha alcun tipo di responsabilità. Vorremmo comprendere...

PIERLUIGI DI PALMA, Direttore generale dell'ENAC. Il direttore di un aeroporto è il titolare del potere di polizia; naturalmente può o meno interdire l'attività aeroportuale. Se l'ENAV è competente ed ha un problema di luci, segnala che le luci sono in avaria al direttore dell'aeroporto e quest'ultimo interdice l'attività aeroportuale in quel momento.

GIORGIO PANATTONI. Ma la responsabilità di segnalare un guasto alle luci, e quindi gerarchicamente la responsabilità specifica evidenziata in questo Comitato, è di chi gestisce le luci e non del direttore dell'aeroporto...

PIERLUIGI DI PALMA, Direttore generale dell'ENAC. Sicuramente sì! Ma se il direttore si accorge direttamente...

GIORGIO PANATTONI. Ma dimentichi questo « se »! Non facciamo le leggi con il « se »!

PIERLUIGI DI PALMA, Direttore generale dell'ENAC. Chiaramente è responsabile...

GIORGIO PANATTONI. Quindi la responsabilità di dire che quel sistema non funziona sarebbe dell'ente che ha la responsabilità operativa e non del direttore dell'aeroporto, il quale, invece, ha il compito di intervenire operativamente tramite una sanzione (ad esempio chiudendo l'aeroporto o una singola pista) se gli giunge una segnalazione in merito dall'ente competente che lui giudica, sotto responsabilità dell'ente che la emette, essere in contrasto con la normativa applicativa. È così?

PIERLUIGI DI PALMA, Direttore generale dell'ENAC. Sì.

GIORGIO PANATTONI. È così anche per l'ENAV? E se così è, allora il direttore dell'aeroporto di Lamezia Terme dice una stupidaggine!

SANDRO GUALANO, Amministratore delegato dell'ENAV SpA. Perché?

GIORGIO PANATTONI. Perché dice ciò in un modo completamente diverso. Se si rilegge quel documento egli afferma esattamente l'opposto!

SANDRO GUALANO, Amministratore delegato dell'ENAV SpA. No, lui afferma che mantenendo l'autonomia del controllore di volo, l'autorità è il direttore.

GIORGIO PANATTONI. Ma dice: « Decido io »! E non è così!

SANDRO GUALANO, Amministratore delegato dell'ENAV SpA. Mi scusi, se si guasta una luce, il controllore di volo, se la responsabilità è dell'ENAV, lo segnala al direttore dell'aeroporto, ed è quest'ultimo che deve emettere l'ordinanza. Questo è chiaro!

GIORGIO PANATTONI. Ma non c'è dubbio!

PIERLUIGI DI PALMA, Direttore generale dell'ENAC. Vorrei precisare che ciò rientra nell'ambito di una discrezionalità

tecnica in relazione alla quale aggiungo che, naturalmente, se il direttore dell'aeroporto nota che lo scalo è al buio, a prescindere che ci sia o meno una segnalazione, deve chiudere lo scalo (*Commenti*).

GIORGIO PASETTO. Desidererei un risposta secca: chi ha il potere di chiudere le piste o l'aeroporto?

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Il direttore dell'aeroporto.

LUIGI MURATORI. Avevo annotato alcune domande da rivolgere...

PRESIDENTE. Mi scusi, ma vorremmo seguire il metodo proposto dall'onorevole Panattoni. Se vuole rivolgere domande su precedenti quesiti potrà farlo alla fine...

LUIGI MURATORI. Allora non parlerò mai!

PRESIDENTE. Giunti al nono quesito abbiamo adottato un metodo diverso da quello stabilito all'inizio dell'audizione.

LUIGI MURATORI. Ne prendo atto.

PRESIDENTE. Passiamo alla decima domanda. Si chiede a chi competa, ai sensi del contratto di programma stipulato tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'ENAV, il controllo circa l'operato dell'ENAV stesso; a questo riguardo, come si spieghi il contrasto tra quanto sostenuto dall'ENAC nella sua nota del 7 novembre 2001, secondo cui la vigilanza sull'ENAV spetterebbe al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, le dichiarazioni del presidente Roma nella audizione del 15 gennaio 2002 e quanto sostenuto dall'ENAV nella lettera del 4 dicembre 2001, che contesta tale affermazione.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Il dato oggettivo è che il contratto di programma e servizi tra Stato ed ENAV, che il sottoscritto ha firmato insieme al ministro delle infra-

strutture e dei trasporti nel 2000, è decaduto in quanto esisteva una precisa clausola (all'articolo 2) con la quale si stabiliva che, al momento della trasformazione da ente pubblico economico in società per azioni, il contratto di programma e servizi decadeva. Questo è un dato di fatto.

Il « controllore » dell'ENAV è il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per ciò che riguarda la parte operativa. Ad esempio se predisponiamo un piano triennale di investimenti, esso viene discusso innanzitutto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per gli aspetti tecnici relativi agli investimenti; in seguito tale piano deve essere anche approvato dall'azionista unico, che è il Ministero dell'economia e delle finanze. Pertanto, sul piano operativo siamo controllati dal Ministero delle infrastrutture dei trasporti, mentre l'azionista unico è il Ministero dell'economia e delle finanze; ciò sulla base della legge n.665 del 1996. Decaduto il contratto di programma e servizi è subentrata la legge n.665 del 1996 che oggi regola l'attività dell'ENAV. Già nel 2001 abbiamo interessato il gabinetto del ministro delle infrastrutture e dei trasporti per un nuovo contratto di programma. Di ciò ci siamo fatti promotori inviando tutta la documentazione ma, fino ad oggi, non stata ancora avviata una discussione per la conclusione del contratto di programma e pertanto, attualmente, vige la legge n.665 del 1996.

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. Su questo punto devo sottolineare che non conosco le relazioni tra ENAV e ministero; posso solo conoscere gli atti parlamentari e quant'altro.

Naturalmente anche noi riteniamo che la legge n.665 del 21 dicembre 1996 intesti al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la vigilanza sull'ente, inclusa quella sull'attuazione del piano di cui al comma 2. Quindi l'intestazione al ministro delle infrastrutture dei trasporti, e per esso poi al ministero così com'è strutturato dal decreto ministeriale n.148-T del 28 dicembre 1998, è di tutta evidenza.

Voglio però leggere quanto contenuto nella pagina 10 della relazione consegnata in occasione della scorsa audizione, relativa all'incidente di Linate. Vengono riportate le parole con cui, in un dibattito parlamentare, il sottosegretario ai trasporti *pro tempore* Luca Danese afferma che la trasformazione dell'ENAV in società per azioni determinerà il mutamento della natura giuridica dell'ente, ma comporterà la continuità dei rapporti giuridici esistenti in capo a quest'ultimo: pertanto, la nuova società sarà vincolata ai medesimi obblighi di natura pubblicistica esistenti in capo all'ente, come definiti nel contratto di servizio attualmente in vigore. Sebbene l'articolo 2 di tale contratto stabilisca la propria vigenza fino alla trasformazione dell'ENAV, il Governo ritiene di prorogare con decreto del ministro dei trasporti la validità del contratto in essere, fino al momento in cui l'assemblea degli azionisti della stessa società non definisca il contenuto di un nuovo contratto.

Dal dibattito parlamentare è evidente che particolare attenzione è inoltre dedicata alla definizione dei rapporti tra Governo e nuova società, eccetera. Vi è un parere motivato cui si lega il problema della vigenza del contratto di programma. Rispetto all'ENAV, il soggetto vigilante è il ministero con le strutture a ciò deputate.

PRESIDENTE. Colleghi, non credo che riusciremo ad esaurire oggi tutti i 17 quesiti posti. Data la complessità dei problemi che stiamo affrontando, potremmo ipotizzare un seguito dell'odierna audizione nella prossima settimana.

Tra l'altro, vi sono molti colleghi che desiderano intervenire su quanto è già stato affermato.

Potremmo dedicarci oggi a chiarire le perplessità sorte durante l'esame delle prime dieci questioni che abbiamo analizzato. Chiedo ai colleghi se intendono continuare la discussione oppure proseguire l'audizione nel corso della prossima settimana.

EUGENIO DUCA. Malgrado le insoddisfazioni emerse, stiamo procedendo in

modo spedito. Rileggere le risposte che oggi sono state fornite ci aiuterebbe a formulare le domande in una seconda fase. Propongo di esaurire la trattazione dei quesiti; se i nostri ospiti non fossero in grado di fornire alcune risposte, valuteremo la situazione ma, poiché gli argomenti sono molti, una ulteriore seduta potrebbe essere utile ad approfondire alcuni elementi tramite domande più precise, dopo avere letto il resoconto della seduta odierna.

PRESIDENTE. Mi sembra una proposta condivisibile. Esauriamo le domande contenute nel questionario e, nel corso di una prossima seduta, approfondiremo gli argomenti in base alle risposte oggi fornite.

LUIGI MURATORI. Non ho problemi ad intervenire la prossima volta. Mi domando se non sarebbe stato più semplice attendere risposte scritte alle domande che abbiamo formulato, in base alle quali avviare un dibattito.

PRESIDENTE. Mi pare che gli approfondimenti siano sufficienti.

Passerei alla domanda numero 12 (rimandando il quesito numero 11): « Quale sia la ragione della lunghezza dei tempi necessari in alcuni scali aeroportuali per la sostituzione di strumentazioni essenziali per la tutela della sicurezza del volo (ad esempio sostituzione del sistema di rilevazione del fenomeno del *windshear* a Palermo, la sostituzione del radar di terra a Milano Linate).

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE LUIGI MARTINI

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA.* La scorsa seduta abbiamo detto che gli impianti di controllo del volo sono complessi e coinvolgono tecnologie *hardware e software*; alcune volte le prestazioni hanno origine da investimenti ed impianti ancora a livello di ricerca operativa (non di ricerca e sviluppo, nel senso proprio).

Abbiamo un impianto ed una tecnologia definita sul piano operativo in termini di funzionamento meccanico o elettronico ma, in termini di prestazioni e di risultato, in fase di sviluppo. Distinguiamo i due casi; la scorsa volta abbiamo parlato di *windshear*, ed il dottor di Giorgio ha tracciato un quadro piuttosto chiaro; oggi non vorrei approfondire i dettagli. Vorrei fornire delle cifre: noi siamo attestati ad un livello di previsione del fenomeno del 65 per cento. In America sono intorno al 90 per cento perché, probabilmente, nel passato hanno investito maggiormente su questo tipo di impianto mentre in Italia abbiamo investito sui radar di avvicinamento. È in programma lo svolgimento delle sperimentazioni ed, in particolare, stiamo attendendo i risultati che verranno da tre impianti fondamentali (Palermo, Genova, Brindisi) sulla cui base cercheremo di tracciare il sistema definitivo. Nell'ambito del sistema dei radar di terra, ci eravamo impegnati a chiudere due impianti importanti, Linate e Malpensa, uno entro il 2001 e l'altro entro gennaio 2002, e siamo riusciti a mantenere il piano.

Sul tema del *windshear*, riteniamo di essere in grado di definire e realizzare i sistemi degli aeroporti - dove è dimostrata la necessità di tale sistema - entro il 2002. È un programma complesso: in questo caso il problema non è economico, di investimenti, ma riguarda la messa a punto di tecnologie e prestazioni, che speriamo di terminare entro il 2002. Per quanto riguarda i radar di terra, a Fiumicino funziona il vecchio sistema ed è in fase di completamento il nuovo; abbiamo ultimato quelli di Linate e Malpensa, è in fase di completamento Bologna, una parte della configurazione definitiva è installata a Venezia; stiamo avviando la gara per definire il sistema di Torino. Riteniamo che tutti gli impianti per i radar di terra saranno completati entro il 2002, anche quello di Torino, se saremo veloci nell'assegnazione dell'ordine. In sintesi, i problemi tecnologici ed impiantistici del *windshear* e dei radar di terra dovrebbero essere risolti nel corso di quest'anno.

MAURO FABRIS. Anche in questo caso la domanda era molto semplice e riguardava la ragione del ritardo dell'installazione. O il dottor Gualano ci risponde che non esiste nessuna lungaggine, perché la procedura è questa, oppure ci fornisce una spiegazione: non può rispondere che saranno pronti entro il 2002. I casi sono due: o il dottor Gualano non comprende il nostro lessico oppure noi non capiamo il suo.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Ho prima spiegato che si tratta di fatti complessi: onorevole Fabris, se vuole posso consegnarle una grande quantità di carte, spiegandole quali siano stati motivi dei ritardi nel caso dei radar di terra di Linate, che è un caso molto complesso. Ne rispondo dal 2001 in poi...

MAURO FABRIS. È sufficiente che lei ci spieghi che non ci sono lungaggini e che la prassi è questa.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Non posso dirlo.

MAURO FABRIS. Allora ci spieghi le lungaggini.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Parliamo del radar di terra?

MAURO FABRIS. Decida lei, a noi interessa il metodo.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
PAOLO ROMANI

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Le lungaggini riguardano i piani di investimento e di sviluppo perché sono tecnologie non completamente definite. Gli americani dicono di aver raggiunto il 90-95 per cento di previsione del fenomeno perché hanno investito maggiormente nel settore: hanno cominciato prima ad affrontare il pro-

blema, all'inizio degli anni novanta. Il nostro sistema non è oggi tecnologicamente all'avanguardia e lo stiamo rinnovando con l'introduzione di nuove parti. Questa è la situazione per quanto riguarda il *windshear*.

Nel caso del radar di terra, l'omologazione e l'accettazione da parte dell'ENAC è stata fornita nel luglio 2000 e l'installazione è stata completata tra marzo e aprile del 2001, mentre la messa a punto e l'attivazione di tutto il sistema è durata da marzo a gennaio.

Una mia valutazione di carattere generale è che dobbiamo oggi essere in grado di realizzare un radar di terra in un periodo dai dieci ai 12 mesi: questo è il limite che ci siamo posti. Quindi, la storia del radar è lunga perché è partita nel 1994, per quanto ne sono a conoscenza da quando sono responsabile di questa azienda; tale valutazione, tra l'altro, verrà effettuata dalla magistratura anche perché è un tema che viene discusso.

Forse si potevano accorciare un po' i tempi ma, come ho già detto l'altra volta, ho chiesto ad una primaria azienda internazionale quali siano i tempi di realizzazione di un impianto partendo da zero. La prima risposta è stata 3 anni. Noi riteniamo, d'ora in poi, di farlo in 12 mesi. Non so se ho risposto esaurientemente alle questioni poste.

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. La nostra risposta al problema delle lungaggini è al punto 13, dalla pagina 26 alla pagina 30 del documento che abbiamo consegnato durante l'ultima audizione sull'incidente di Linate, cui rimando integralmente. Per quanto riguarda invece il *windshear*, abbiamo una fitta corrispondenza con l'ENAV in relazione ad una sollecitazione critica dell'impiantistica definita. Naturalmente, uno dei problemi è costituito dal fatto che non conosciamo i piani industriali, vale a dire che non c'è una reciproca conoscenza delle attività che si pongono in essere, come ad esempio gli investimenti. Questa, probabilmente, è una segnalazione necessaria.

PRESIDENTE. Quindi, la ragione è la mancata conoscenza dei piani?

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. No, sul *windshear* ho fornito delle risposte rispetto a casi singoli.

PRESIDENTE. Passiamo alla domanda n. 13. Il Comitato chiede se si sia proceduto a porre rimedio alle numerose carenze individuate in molti rapporti dalla commissione di monitoraggio sulla sicurezza operativa aeroportuale fin dal 1999.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Per quanto di competenza dell'ENAV, stiamo provvedendo.

GIORGIO PANATTONI. Stiamo provvedendo? Dal 1999?

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Sono numerose!

MAURO FABRIS. Potete dirci cosa avete fatto?

SANTINO CIARNIELLO, *Responsabile servizi traffico aereo dell'ENAV SpA*. Le tematiche relative alle ispezioni compiute dal dipartimento erano molteplici, ma molte di queste sono state risolte — a parte il fatto che alcune di queste non riguardavano l'ENAV — e concernevano fondamentalmente il problema del controllo in volo, il cui limite attualmente è di un anno; si rimproverava che fossero troppo lenti. Quindi, tale problema è stato risolto.

Altre questioni riguardavano la segnaletica e gli AVL. Per quanto riguarda la segnaletica, come ricordava precedentemente l'ingegner Gualano, c'è stato un equivoco; per quanto concerne gli AVL, invece, stiamo provvedendo, perché alcuni sono sotto contratto, e li stiamo completamente sostituendo.

MAURO FABRIS. Signor presidente, scusi, non ho capito cos'è avvenuto dal 1999.

PRESIDENTE. Non lo ha detto. Dottor Di Palma ?

MAURO FABRIS. La società degli aeroporti doveva sapere quali rapporti aveva sotto mano...

PRESIDENTE. Sentiamo la risposta del dottor Di Palma...

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Mi scusi, se vogliamo essere formali non è richiesto nella domanda; stia tranquillo, le manderò al più presto una nota, perché nella domanda non è chiesto cosa è avvenuto dal 1999!

MAURO FABRIS. Ingegnere, ci sta prendendo in giro o cosa ?

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. No, non la sto prendendo in giro!

PRESIDENTE. Vi sono le schede di ispezione depositate e quindi...

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Lei mi ha fornito le domande ieri sera. Le assicuro che lo sforzo... Questa notte non ha dormito nessuno: siamo stati tutti in piedi, quindi non la sto prendendo in giro!

MAURO FABRIS. No, lei mi sta prendendo in giro perché...

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. No, lei non mi può dire che la sto prendendo in giro!

MAURO FABRIS. Le dico che ci sta prendendo in giro perché voi avete ricevuto delle segnalazioni sin dal 1999. Io ho solo chiesto, a memoria: mi può dire uno scalo dove siete intervenuti tra quelli segnalati nel 1999 ?

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. A memoria l'ha detto...

MAURO FABRIS. Gli AVL...

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Dottor Ciarniello, può essere più preciso, per favore ?

SANTINO CIARNIELLO, *Responsabile servizi traffico aereo dell'ENAV SpA*. Noi siamo intervenuti, ovviamente, sugli aeroporti che erano stati segnalati: ricordo che abbiamo visto quelli di Catania e di Palermo. Il resoconto che abbiamo ricevuto ieri sera si riferiva specificatamente a quello di Palermo, e si trattava di problemi non troppo grandi...

PRESIDENTE. Non penso che le schede le abbiate viste per la prima volta ieri sera...

SANTINO CIARNIELLO, *Responsabile servizi traffico aereo dell'ENAV SpA*. Certamente no.

PRESIDENTE. Quindi, suppongo che le abbiate in mano dal 1999.

SANTINO CIARNIELLO, *Responsabile servizi traffico aereo dell'ENAV SpA*. Le abbiamo certamente in mano dal 1999...

PRESIDENTE. Quindi si tratta di materiale sul quale immagino voi abbiate lavorato...

SANTINO CIARNIELLO, *Responsabile servizi traffico aereo dell'ENAV SpA*. Sicuramente sì. Se è consentito, però, potremmo portare, nella prossima occasione, il dettaglio di tutti gli interventi effettuati.

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. Sono stati fatti interventi importanti sugli aeroporti di Genova, Napoli, Malpensa, Fiumicino, Palermo, Bologna e Catania, naturalmente con diverse fasi di realizzazione; per esempio, quella relativa all'aeroporto di Catania è una fase di esecuzione di appalto, adesso in gara. Sugli aeroporti di Bologna, Genova e Napoli, invece, sono stati eseguiti dei lavori. C'è ancora altro da fare, naturalmente, ma

si è ricondotta la situazione all'operatività in sicurezza degli aeroporti segnalati. Vorrei segnalare che due di questi aeroporti sono scali militari aperti al traffico civile, quindi con una maggiore difficoltà di interlocuzione per la definizione degli interventi anche attraverso le autorità militari.

PRESIDENTE. È importante il fatto che vi siano stati degli avanzamenti dei lavori rispetto a quanto indicato nelle precedenti audizioni. Dottor Ciarniello, immagino che la risposta che ci fornirete riguarderà sia i siti nei quali si è intervenuti, sia lo stato di avanzamento dei lavori?

SANTINO CIARNIELLO, Responsabile servizi traffico aereo dell'ENAV SpA. Certamente sì.

PRESIDENTE. Passiamo alla domanda n. 14. Il Comitato chiede quale sia la titolarità patrimoniale e quale sia l'ente responsabile della localizzazione, della costruzione, del collaudo, della manutenzione e del controllo circa l'efficienza e la congruenza rispetto agli standard tecnici degli AVL e della segnaletica orizzontale e verticale negli aeroporti; a questo riguardo, come si spieghi il contrasto tra la lettera del direttore dell'allora direzione generale dell'aviazione civile del 23 maggio 1995 - la lettera, ricordo ai commissari, che ci ha portato il dottor Fusco -, confermata dalla lettera del capo di gabinetto dell'allora Ministero dei trasporti del 23 ottobre 1995, che afferma essere in capo all'AAAVTAG (la futura ENAV) la progettazione, realizzazione, manutenzione della suddetta segnaletica, e la lettera dell'amministratore delegato dell'ENAV del 4 dicembre 2001, che attribuisce all'ENAV solo attività di verifica tecnica di tipo documentale ed ispettiva sugli impianti AVL.

SANDRO GUALANO, Amministratore delegato dell'ENAV SpA. Il decreto del Presidente della Repubblica del 24 marzo 1981, n. 145 (allegato numero 30 al documento che è stato consegnato al Comi-

tato) recava l'ordinamento dell'azienda autonoma di assistenza al volo (AAAVTAG) e attribuiva a tale ente, all'articolo 3, primo comma, punto b) anche il compito di provvedere: «...al potenziamento, all'ammodernamento ed alla costruzione di impianti ed apparati di assistenza radio e visuale,» - è importante: visuale - «alla loro installazione, ivi comprese le acquisizioni di terreno e le opere demaniali e alla manutenzione anche in relazione allo sviluppo del traffico aereo...». Nel 1995 il capo di gabinetto del Ministero dei trasporti, basandosi proprio sulla formulazione di tale disposizione nella parte in cui faceva riferimento agli impianti e apparati di assistenza radiovisuale, e sulla circostanza che fosse stata trasferita all'AAAVTAG la proprietà della segnaletica diurna delle aree di manovra, aveva affermato che spettasse a tale ente anche la competenza in materia di tali aiuti visuali.

Vi sono tre aspetti fondamentali per i quali riteniamo non valido questo atto, nel senso che in realtà negli aeroporti di Linate e Malpensa la tesi del capo di gabinetto del Ministero dei trasporti non è stata mai seguita dalla SEA, la quale, avendo rivendicato, tra l'altro, la proprietà degli impianti visuali, che avrebbero dovuto essere trasferiti al patrimonio dell'AAAVTAG, ha sempre effettuato interventi di installazione, manutenzione, di ripristino, di rifacimento e di realizzazione di nuovi impianti sulle piste, sui piazzali e sui raccordi in relazione alla segnaletica diurna e notturna, sia verticale, sia orizzontale. Questo è un elemento molto chiaro.

Quindi, il comportamento delle aziende costituisce un dato di fatto, perché sussiste a suo fondamento una normativa, una convenzione. Andremo poi a vedere se, sul piano amministrativistico, un capo di gabinetto possa adottare un provvedimento non in linea con la legge. Si tratta quindi di un fatto comportamentale da parte della SEA. L'interpretazione del capo di gabinetto del Ministero dei trasporti è stata, fra l'altro, definitivamente superata dall'atto di indirizzo del ministro dei trasporti del 14 gennaio 1998 (allegato 21) il

quale, in maniera inequivocabile, in materia di aiuti visivi luminosi indicati nella tabella 8.1 dell'annesso 14 ICAO ha stabilito che lo svolgimento delle attribuzioni dell'ENAV, limitatamente ai beni la cui titolarità patrimoniale risulta tuttora controversa, potrà, in ogni caso, concretizzarsi in una verifica tecnica di tipo documentale nonché ispettiva. Quindi, in base a tale atto di indirizzo, è stato attribuito all'ENAV, per gli impianti la cui proprietà era controversa, il potere di verifica sia tecnica sia documentale limitatamente ai soli impianti aiuti visivi luminosi indicati nella tabella 8.1 allegato all'annesso 14 ICAO. ENAV, quindi, nell'aeroporto di Linate (dove la proprietà degli impianti AVL è controversa in quanto è stata rivendicata da SEA) può effettuare - in forza del citato atto di indirizzo del Ministero dei trasporti del 14 gennaio 1998 (allegato 21) - solo un'attività di verifica tecnica di tipo documentale nonché ispettiva sugli impianti AVL esistenti.

Tale attività di ENAV, secondo quanto disposto dall'atto di indirizzo in questione, è limitata agli impianti aiuti visivi luminosi indicati nella tabella 8.1, alla verifica dei soli sistemi di alimentazione elettrica, sistemi di controllo, sistema di monitoraggio del livello di funzionalità relativi agli impianti AVL di cui alla citata tabella 8.1. Dunque, non ci sembra corretto sostenere (come invece ha fatto l'ENAC a pagina 13 della già citata relazione « Incidente di Linate dell'8 ottobre 2001: aspetti giuridici e riferimenti normativi »- allegato 3) che la competenza dell'ENAV debba essere estesa a tutti gli aiuti visivi in ambito aeroportuale, inclusa la segnaletica diurna. Quanto detto è un dato di fatto perché riportato nella documentazione che abbiamo messo a disposizione del Comitato paritetico; pertanto, ritengo di aver fornito, per quanto ci riguarda, la risposta al quesito postoci.

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. Signor presidente, senza avere alcuna intenzione di entrare in polemica con quanto appena affermato dall'ingegner Gualano, debbo tuttavia regi-

strare che le posizioni rappresentate da ENAC e da ENAV sono diverse; tali posizioni fanno riferimento ad atti concludenti rispetto ai quali si è aggiunto anche il deposito, nella precedente audizione, a chiarimento della domanda posta al presidente Roma, del verbale del 21 marzo 1996; verbale indirizzato, dal direttore dell'epoca, ai vari soggetti aeroportuali compresa Alitalia e AUC, da cui risulta che, in relazione ai fatti di Linate, la proposta di intervento S1, S2, S3, S4 proviene da ENAV. Si tratta di una situazione complessa in cui c'è la necessità di un approfondimento di carattere giudiziario che coinvolga anche responsabilità di persone rispetto alle quali riteniamo valida la nostra posizione, suffragata anche da atti che, a nostro parere, sono concludenti, come ad esempio una lettera del capo di gabinetto.

Rispetto ai sistemi AVL esiste, anche qui, tutta una serie di corrispondenze - che metto a disposizione del Comitato - firmate dal capo di gabinetto, da cui si evince che l'incombenza dell'ENAV è esclusiva nella vigilanza di tutto quanto riguarda gli AVL; pertanto, la nostra posizione è precisa e suffragata da atti concludenti.

EUGENIO DUCA, *Direttore Di Palma*, dalla documentazione a nostra disposizione risulta che, nei punti numero 8, 9, 10, 11, 12, sia la SEA a fare tutto; e, spesso, la società di gestione degli aeroporti di Milano comunica più con l'ENAC che con l'ENAV.

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. Infatti, si tratta di un problema di esecuzione; tuttavia, se lei legge il verbale del 21 marzo del 1996, l'esecuzione e la manutenzione...

EUGENIO DUCA. Ho capito! Lei si riferisce a cose del 21 marzo del 1996, mentre io faccio riferimento a questioni relative agli anni 1999, 2000 e 2001, in cui emerge esattamente il contrario di quello che lei sostiene. Se fosse come dice lei, lei stesso avrebbe dovuto rispondere alla SEA

dicendo: perché scrivi a me? E perché non prendi ordini da ENAV? Invece, risulta che sia ENAC sia ENAV prendono ordini da SEA; come d'altronde risulta dal fatto che SEA svolge i lavori e stabilisce inoltre, nei casi di manutenzione, da e fino a che ora chiudere la pista.

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. Cerchiamo innanzitutto di comprendere che noi come ENAC abbiamo una visione...

EUGENIO DUCA. Mi sembra un po' strana questa sua visione!

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. Abbiamo una visione fino al momento dell'incidente; un approfondimento dei fatti concludenti che sono accaduti fino al giorno dell'incidente...

PRESIDENTE. Mi perdoni, direttore.

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. Siccome l'onorevole fa riferimento anche alla corrispondenza successiva...

PRESIDENTE. Sul problema delle luci, l'onorevole Martini, in qualche audizione precedente, ha affermato che: «Tanto i piloti le luci non le guardano»; però, è stato detto prima che se lo scalo aeroportuale rimane al buio, il direttore dell'aeroporto è obbligato a chiuderlo. Tralasciando Linate, in qualsiasi aeroporto italiano, in presenza di un conflitto assoluto e definitivo di competenze tra chi gestisce le luci e chi ne ha la responsabilità, mi chiedo se sia possibile che nel corso di questi anni voi non abbiate mai sentito l'esigenza di riunirvi e di chiedere al ministero che si facesse luce su un problema che per anni è rimasto irrisolto; un problema che, al di là di quanto sosteneva l'onorevole Martini, mi sembra sia di una certa rilevanza. Non credo che soltanto dopo l'incidente di Linate abbiate scoperto che ci sia un problema di questo tipo; in questi anni, che cosa accadeva ogni volta che esso si poneva?

PAOLO BRUTTI. Si vola in totale deroga ad ogni regola, perché se si rispettassero, ci si fermerebbe!

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Cercherò di spiegare; voi sapete tutti che esiste una convenzione molto chiara...

PRESIDENTE. Mi perdoni, ingegner Gualano; le ricordo che lei ha dichiarato: «Io ho visto il telex di cui si parla; c'è stato un direttore generale che ha mandato questo telex all'AAAVTAG; chissà a chi sarà arrivato, magari sarà finito in un cassetto di un funzionario. Probabilmente, nessuno ha risposto, ma non si tratta di un documento di carattere dispositivo come è invece la legge che ho ricordato».

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Sì. Si è trattato di una diatriba che è andata avanti, credo, per parecchio tempo e, ad un certo momento vi è stata una lettera precedente - che metterò a disposizione del Comitato - dove l'ENAV ha preso una posizione chiara: non è di nostra competenza! Poi c'è stata la lettera del capo di gabinetto, e quindi l'atto di indirizzo del ministro dei trasporti che ha fatto chiarezza in maniera inequivocabile. Che cosa è successo di fatto? C'è un accordo, un contratto, tra SEA e ATA, del quale queste cose risultano in maniera inequivocabile. Non voglio entrare nel merito di chi abbia la responsabilità o la competenza tra SEA e ATA; tuttavia, da tutta la documentazione che vi abbiamo fornito si evince che le attività in tema di segnaletica, orizzontale e verticale (mi riferisco al R6 di Linate) doveva essere fatta o da SEA o da ATA. Su questo aspetto non vi era alcun dubbio e, del resto proprio questo veniva fatto; abbiamo pacchi di *notam* con cui la SEA informava il direttore dell'aeroporto il quale poi, a sua volta, emetteva l'ordinanza che prevedeva che qualcuno - SEA o altri - avrebbe svolto dei lavori sul raccordo o sulla pista. L'ENAV non ha mai pagato una fattura per tali lavori; li ha svolti la SEA o chi per essa. Adesso, dopo l'inci-

dente, tutti vanno a cercare la documentazione per dimostrare di non avere alcuna responsabilità.

PRESIDENTE. Ingegnere Gualano, la domanda era un'altra. Avevo chiesto, tralasciando l'incidente accaduto a Linate, come vi eravate comportati negli anni passati, dato che il problema doveva essere, allo stesso modo, evidente; non penso che ci sia bisogno di un grosso incidente perché ci si accorga che esista al riguardo un conflitto di competenza.

SANDRO GUALANO, Amministratore delegato dell'ENAV SpA. Ma non c'era un conflitto di competenze, perché, come abbiamo detto, la responsabilità dell'esecuzione e della manutenzione, negli aeroporti a gestione totale, è del gestore; altrimenti cosa fa il gestore? Non c'è, pertanto, conflitto di competenze.

PIERLUIGI DI PALMA, Direttore generale dell'ENAC. La questione della segnaletica e della relativa competenza nasce in relazione ad un problema specifico, quello di Linate, dove può avere implicazioni sul piano della responsabilità penale.

Vi sono, invece, altre situazioni, riguardanti sedi aeroportuali diverse, in cui le soluzioni vengono comunque trovate. Infatti non accade mai che non si realizzi un segnale trincerandosi dietro una non competenza negli aeroporti, proprio perché si tende a trovare comunque una soluzione.

Nel caso dell'aeroporto di Linate, invece, occorre distinguere molto attentamente perché ne può derivare una responsabilità sul piano processuale. Gli atti concludenti indicano una esecuzione ed una manutenzione sicuramente attribuibile, in base alla concessione e agli atti stessi, alla concessionaria. Il problema riguarda piuttosto il controllo; questo coinvolge (in questo caso specifico sul quale ci giochiamo la responsabilità) sia l'ENAV sia l'ENAC. Vi sono atti concludenti in cui l'ENAV propone sostanzialmente di realizzare segnaletica ICAO diurna e notturna nei punti S1, S2, S3, S4 ed S5, intervenendo pertanto sull'ipotesi di inserire quel

tipo di segnaletica; in tal caso la proposta proviene dall'ENAV, tanto è vero che è stata sottoscritta soltanto dai titolari ENAV.

SANDRO GUALANO, Amministratore delegato dell'ENAV SpA. In che anno?

PIERLUIGI DI PALMA, Direttore generale dell'ENAC. Il 21 marzo 1996.

Perché il capo di gabinetto ha scritto quella lettera? Teniamo presente che il problema dell'impianto di siti luminosi non può essere disgiunto da un problema di segnaletica orizzontale e verticale, perché non è possibile che un soggetto si occupi della segnaletica verticale ed un altro di quella orizzontale. Proprio per questo si cerca di trovare un accordo; ciò perché la segnaletica sulle aree di manovra (aree di competenza dell'ENAV) rientra nella responsabilità dell'ENAV, mentre della segnaletica sui piazzali si occupa l'ENAC, in quanto la competenza su quell'area è inerente al rapporto tra ENAC e concessionario. Poiché la legge attribuisce una responsabilità sulle aree di manovra all'ENAV, il capo di gabinetto ritiene che in relazione alla necessità di trovare un'univocità di competenza, questa debba essere addebitata all'ENAV.

Nella realtà dei singoli aeroporti spesso accade che questa distinzione formalistica sulla competenza della segnaletica lasci il passo a soluzioni pratiche coinvolgenti entrambi i soggetti. Il problema, pertanto, non esplose fintanto che non si verificava una situazione, attorno alla quale si gioca una responsabilità. Oggi gran parte del processo riguardante la sciagura di Linate ruoterà attorno a tale problematica, ed ovviamente tutti si tirano indietro. Però è nostro interesse rassicurare questo Comitato paritetico che, con riferimento al «dopo» e al «prima» di tale sciagura, la situazione era ed è diversa; per fare un esempio, posso dire che ENAV ed ENAC tendono ad utilizzare, nelle lettere, una formula in cui si dice: non per competenza, ma per senso di responsabilità, lo facciamo noi.

Pertanto questa contrapposizione tra ENAV ed ENAC penso derivi in gran parte da questo momento processuale.

PRESIDENTE. Questo non accadeva prima dell'8 ottobre scorso?

PIERLUIGI DI PALMA, Direttore generale dell'ENAC. Oggi nasce un problema, che poi probabilmente nel processo verrà pure accantonato, perché...

PRESIDENTE. Lasci stare il processo, vogliamo sapere cosa accade normalmente.

PIERLUIGI DI PALMA, Direttore generale dell'ENAC. Se l'ENAV ci scrive dicendo che deve farlo l'ENAC, lo facciamo tranquillamente, e viceversa.

PRESIDENTE. Mi scusi, avvocato Di Palma, lei ha scritto, in un allegato già acquisito dal Comitato paritetico, che è competenza esclusiva dell'ENAV. Lo conferma o no?

PIERLUIGI DI PALMA, Direttore generale dell'ENAC. Lo confermiamo con atti concludenti.

Volevo richiamare solamente gli atti, senza fare una discussione in questa sede.

EUGENIO DUCA. Mi scusi, ma c'è una convenzione, per gli aeroporti di Milano, in cui si dice che le competenze sono della SEA. Perché, quindi, lei insiste dicendo che ci sono altri atti concludenti? Esiste, infatti, una convenzione che regola i rapporti tra lo Stato e la SEA.

Abbiamo capito che poi lei abbia ricostruito la volontà politica di allora — che abbiamo sentito anche qui in Commissione nel corso di un'altra audizione —, cioè che vi sia stato un momento nel quale il ministero ha chiesto che tutta la responsabilità fosse affidata all'ENAV, così come però abbiamo capito che tutti hanno resistito, ad eccezione dell'aeroporto di Genova, che invece ha dato seguito all'indirizzo politico e ha ceduto i propri impianti ad ENAV. Nel caso di Milano c'è stata non

solo una resistenza, ma una negazione e nei fatti, applicando una convenzione — quindi non al di fuori delle regole —, si sono comportati da veri responsabili della vicenda, tant'è vero che per ogni iniziativa che essi assumono scrivono sia all'ENAV, sia all'ENAC e, in alcuni casi, anche alle loro sedi centrali.

A questo punto, mi sembra che fino alla data dell'8 ottobre i comportamenti siano stati regolari, perché facenti seguito ad una convenzione firmata che regola i rapporti fra lo Stato e il gestore totale.

Altro discorso, invece, riguarda i casi in cui non c'è il gestore totale, perché in tale ipotesi la responsabilità viene attribuita ad altri soggetti. Ma nel caso specifico degli aeroporti a gestione totale, tutti i gestori hanno mantenuto questa competenza, tranne il caso dell'aeroporto genovese, come ci ha detto il dottor Di Virgilio, capo dipartimento per la navigazione ed il trasporto marittimo e aereo.

PIERLUIGI DI PALMA, Direttore generale dell'ENAC. Sugli impianti visivi luminosi o sulla segnaletica orizzontale e verticale?

EUGENIO DUCA. Sugli uni e sull'altra.

PIERLUIGI DI PALMA, Direttore generale dell'ENAC. La materia è più complessa, perché un conto sono gli impianti visivi luminosi, altro conto è la segnaletica orizzontale e verticale. Si tratta, ovviamente, di una nostra posizione, seppur suffragata da atti, che riguarda oggi una situazione caratterizzata dal processo in corso. Ci sono, infatti, atti concludenti, come verbali di riunioni in cui la proposta della segnaletica da effettuare in un dato modo proviene da un certo soggetto.

A questo punto bisogna attendere la ricostruzione che darà eventualmente il giudice di questa vicenda.

GIUSEPPE MASSIMO FERRO. Se vogliamo veramente capire come stanno le cose, penso che dobbiamo tralasciare ciò che è accaduto all'aeroporto di Linate,

essendo materia sensibile e potendo perciò le relative risposte forse essere un po' condizionate.

Prendiamo ad esempio l'aeroporto di Roma Fiumicino, che è aeroporto a gestione totale, l'aeroporto di Napoli, che è aeroporto militare aperto al traffico civile autorizzato, a gestione parziale, e infine l'aeroporto di Catania, che è aeroporto civile a gestione parziale. Si tratta, pertanto, di tre tipologie differenti di aeroporto.

Allo stato attuale, in questi tre aeroporti, chiedo: a chi compete la responsabilità delle attività delle quali stiamo parlando?

GIORGIO PASETTO. Vorrei intervenire solamente per pregare i nostri ospiti di attenersi ai quesiti, senza analisi retrologiche, perché abbiamo già stabilito tutti insieme che oggi intendiamo esaurire questa parte, mentre gli approfondimenti li faremo in una seduta successiva.

Detto ciò, proporrei di lasciare da parte l'inchiesta della magistratura, che peraltro definisce aspetti di carattere penale e non di carattere amministrativo, non avendo aperto un'inchiesta sulle procedure, bensì sulle responsabilità della sciagura di Linate.

LUIGI MURATORI. Le responsabilità dipendono dalle procedure.

GIORGIO PASETTO. Ciò che voglio dire è di non scendere su questo terreno. Cerchiamo di rimanere su quello delle norme, che dovrebbero essere definite.

LUIGI MURATORI. L'onorevole Ferro ha rivolto una domanda molto calzante citando tre esempi cui non consegue una interpretazione ma un interrogativo concernente la catena di responsabilità. Per la risposta a quanto affermato dall'onorevole Ferro ritengo sia importante che il dottor Di Palma chiarisca meglio la situazione anche in relazione al responso della magistratura al processo di Verona - citato in precedenza - dove, anche sulla base di atti contabili e amministrativi, vi è stata la

definizione di una catena di responsabilità. Se si riuscisse a chiarire meglio questo passaggio, sarebbe utile per la comprensione anche di altri contesti.

PIERLUIGI DI PALMA, Direttore generale dell'ENAC. Il processo di Verona, in questo caso, non ci aiuta, in quanto in quella occasione l'ENAV era estraneo all'incidente e quindi la catena di responsabilità riguardava il gestore, il direttore dell'aeroporto ed il vettore. Per quanto riguarda, invece, la domanda dell'onorevole Ferro, devo ribadire, per dovere di responsabilità e per permettere ai vari soggetti di potersi difendere davanti al giudice, che oggi noi...

PRESIDENTE. Non vi è nessun giudice che si occupi degli aeroporti che sono stati citati poc'anzi.

PIERLUIGI DI PALMA, Direttore generale dell'ENAC. Sì, ma non è che la competenza...

PRESIDENTE. Avvocato, può rispondere alla domanda dell'onorevole Ferro senza perdersi in una sequela di premesse? La prego, risponda con precisione alla domanda.

PIERLUIGI DI PALMA, Direttore generale dell'ENAC. Noi, il giorno successivo ai fatti di Linate, per competenza e per senso di responsabilità, abbiamo affermato di essere i soggetti che possono essere impegnati in merito alla segnaletica orizzontale e verticale; anche se, a mio avviso, il problema riguarda più gli AVL. Per ciò che attiene al periodo precedente ci troviamo nelle medesime condizioni: sussistono atti concludenti, da parte nostra, che richiedevano a tutte le direzioni circoscrizionali di notificare ad ENAV (ciò dovrebbe risalire al 1995) che per quanto riguarda la segnaletica orizzontale e verticale si doveva intendere responsabile l'ENAV.

PRESIDENTE. Quindi, per riassumere la sua risposta: prima dell'8 ottobre 2001

non vi siete occupati di questo problema; da quel giorno avete cominciato ad occuparvene per senso di responsabilità.

FABIO MARZOCCA, *Direttore generale dell'ENAV SpA*. Vorrei affrontare correttamente il tema degli altri aeroporti. Cito a memoria Venezia, Napoli, Torino...

GIUSEPPE MASSIMO FERRO. E, ad esempio, Verona.

PRESIDENTE. Un aeroporto a gestione totale, uno a gestione parziale ed uno militare.

GIUSEPPE MASSIMO FERRO. Sottolineo che Verona è un aeroporto militare aperto al traffico civile.

FABIO MARZOCCA, *Direttore generale dell'ENAV SpA*. Non siamo presenti a Verona. A Napoli - così come a Venezia - non abbiamo mai provveduto alla segnaletica orizzontale, cosa che invece fa la società di gestione in base a delle convenzioni, credo con l'ENAC. Lo stesso avviene a Bologna e a Roma, dove anzi siamo stati i primi a presentare, al direttore dell'aeroporto, proposte di manutenzione e di rinnovamento della segnaletica e orizzontale e verticale. Concordo con quanto ha affermato l'avvocato Di Palma, e cioè che per alcuni aeroporti minori, laddove non vi è una società di gestione totale, a volte, con reciproci scambi di lettere, e pur non rientrando nelle specifiche competenze ma per spirito di collaborazione, abbiamo provveduto in alcuni casi noi, talvolta la DCA, eccetera.

PRESIDENTE. Il dottor Di Palma ha affermato di non essersi mai occupato di questo problema prima dell'8 ottobre 2001.

FABIO MARZOCCA, *Direttore generale dell'ENAV SpA*. Sì, negli aeroporti minori può accadere.

PRESIDENTE. Mi scusi, ma può fare specifico riferimento ai tre aeroporti ci-

tati dall'onorevole Ferro, iniziando da Fiumicino, che è un aeroporto a gestione totale?

FABIO MARZOCCA, *Direttore generale dell'ENAV SpA*. Nello scalo di Fiumicino la segnaletica orizzontale e verticale compete alla società Aeroporti di Roma, così come ad essa competono gli AVL. Per questo scalo noi abbiamo competenza di ispezione e verifica sugli AVL, secondo l'atto di indirizzo.

GIUSEPPE MASSIMO FERRO. Mi scusi, ma se c'è da spostare un'insegna, ADR lo chiede a voi che date il consenso e poi loro procedono...

FABIO MARZOCCA, *Direttore generale dell'ENAV SpA*. No, al direttore Luzzati.

GIUSEPPE MASSIMO FERRO. Bene, allora al direttore Luzzati, il quale magari la trasferisce a voi che la conformate...

FABIO MARZOCCA, *Direttore generale dell'ENAV SpA*. Fiumicino è un caso a sé!

GIUSEPPE MASSIMO FERRO. Allora prendiamo l'esempio di Napoli, che è un aeroporto militare aperto al traffico civile autorizzato.

FABIO MARZOCCA, *Direttore generale dell'ENAV SpA*. La società di gestione si occupa degli AVL e della segnaletica.

GIUSEPPE MASSIMO FERRO. Quindi, nell'esempio che facevo prima, si invia una comunicazione al direttore dell'aeroporto, il quale la trasmette a voi...

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Non a noi!

FABIO MARZOCCA, *Direttore generale dell'ENAV SpA*. Noi interveniamo in base all'atto di indirizzo, cioè sui controlli e le verifiche.

GIUSEPPE MASSIMO FERRO. Ed allora per Catania, dove vi è una gestione parziale?

FABIO MARZOCCA, *Direttore generale dell'ENAV SpA*. A Catania la segnaletica orizzontale non l'abbiamo fatta noi.

GIUSEPPE MASSIMO FERRO. E quella verticale?

FABIO MARZOCCA, *Direttore generale dell'ENAV SpA*. Agli AVL, quindi alle luci di atterraggio, provvediamo noi, ma non si tratta di un aeroporto a categoria 2 e quindi non rientra nell'atto di indirizzo che individua delle prescrizioni solo per determinati aeroporti.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Lì non ci sono le *stop bar*. Non sussistono aeroporti in Italia, tranne alcuni di piccole dimensioni come Lampedusa, nei quali noi progettiamo, sviluppiamo, realizziamo, localizziamo e manteniamo la segnaletica orizzontale e verticale; non esistono praticamente aeroporti - tranne alcuni minori - dove noi abbiamo svolto in passato, e sino ad oggi, tale attività. Perché dovremmo averla fatta proprio a Linate?

PRESIDENTE. Passiamo al punto 15. Si chiede a chi spetti l'adozione delle procedure per la movimentazione degli aeromobili negli aeroporti in condizioni di bassa visibilità nonché la relativa attività di controllo circa il rispetto delle stesse; a questo riguardo come si spieghi il contrasto tra le affermazioni contenute nella nota del 7 novembre 2001, nella quale si afferma che, a prescindere dalle competenze, l'ENAC stessa avrebbe già fornito il proprio contributo ad ENAV per la definizione delle procedure, le affermazioni del direttore dell'aeroporto di Linate, secondo cui ENAV emana procedure in materia, e le affermazioni contenute nella lettera dell'ENAV del 4 dicembre 2001, secondo cui spetta al direttore di aeroporto l'adozione delle procedure in questione.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. L'adozione della procedura per la movimentazione degli

aeromobili a terra spetta certamente al direttore dell'aeroporto in base all'articolo 719 del codice della navigazione. Ancora al 23 gennaio del 2002 il direttore generale dell'ENAC ci scrive dicendo che l'ENAV non ha alcun potere di emanare regole per la circolazione a terra degli aeromobili. Inoltre, secondo l'ICAO, tali procedure le deve emanare l'*aerodrome authority*. Ciò è molto chiaro.

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. A mio avviso si ritorna su una questione precedente. Il direttore dell'aeroporto, tramite ordinanza, adotta un provvedimento elaborato da ENAV.

Il DOP 2/97 è un documento di carattere generale elaborato da ENAV, tra l'altro, in relazione ad un precedente provvedimento adottato a Venezia, realizzato da ENAV, che sostanzialmente ripercorre lo schema logico del DOP 2/97, sul quale vi è stato apprezzamento da parte di tutto il mondo dell'aviazione civile. La stessa ENAV invia il DOP 2/97 a tutte le sue strutture periferiche invitando, sostanzialmente, a contattare il direttore dell'aeroporto perché, sentendo gli altri artefici del complesso mondo aeroportuale e territoriale, si possano definire, aeroporto per aeroporto, le procedure contenute in questo documento di carattere generale. Sostanzialmente, ENAV elabora ed il direttore dell'aeroporto, con ordinanza, adotta, sentendo se del caso - come in effetti lo è - i comitati di coordinamento di carattere generale in cui partecipano tutte le anime dell'aviazione civile. Dopo i fatti di Linate, siccome si era in presenza di una situazione di stasi, anche la direzione generale dell'ENAC ha rappresentato un luogo dove riunire le varie anime del mondo aeroportuale in quanto, pur in una situazione di difficoltà, si doveva comunque garantire l'operatività aeroportuale.

Nella direzione generale le varie anime del mondo aeroportuale, piloti compresi, hanno elaborato le procedure di bassa visibilità, che sono state inviate a Malpensa e Linate per garantire al meglio l'operatività aeroportuale in una situazione deficiaria.

PRESIDENTE. Passiamo al quesito numero 16: « Se sussistono, e quali sono, problemi nella trasmissione tra l'ENAC e l'ENAV e l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo di dati ed informazioni relative ad incidenti ed inconvenienti gravi. »

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Lo scorso anno abbiamo stipulato un accordo ben preciso tra ENAV e Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, riguardante uno scambio di informazioni. Al di là degli aspetti formali, effettuiamo un servizio aggiuntivo, che non è previsto dalla convenzione: tramite un'allerta telefonica trasmettiamo l'informazione (quando a nostra volta la riceviamo, poiché in alcune circostanze ciò non avviene): si tratta di casi non frequenti, perché cerchiamo di educare i nostri controllori (mi risulta che lo stesso l'obiettivo sia condiviso dalle compagnie aeree nei riguardi dei piloti). Le convenzioni internazionali (ad esempio Eurocontrol) vanno in questa direzione: non bisogna colpevolizzare l'operatore che commette un errore o che genera un inconveniente grave (o meno), proprio per poter raccogliere i dati necessari. Con l'inserimento negli aeroplani del *Tcase* si sta assistendo ad una crescita consistente di questi *air prox* e ci interessa molto studiare se ciò sia dovuto al *record* di inconvenienti oppure effettivamente ad una diminuzione della sicurezza. Tentiamo di far comprendere a tutti la necessità dell'urgenza dell'informazione: quando la riceviamo, il dottor Ciarniello avverte immediatamente il presidente Franchi, il quale è informato direttamente, quando è possibile.

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. Abbiamo definito, con una circolare — si tratta, naturalmente, di una procedura operativa — i casi in cui deve essere resa immediata informazione da parte delle nostre articolazioni territoriali all'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo. Molto spesso l'informazione arriva prima alla torre, che la trasferisce immediatamente all'Agenzia nazionale per la

sicurezza del volo: frequentemente accade, soprattutto nelle nostre articolazioni territoriali, che la notizia dell'incidente pervenga a noi solo successivamente, nel senso che l'incidente può essere accaduto in un luogo diverso dall'aerodromo. In questo caso, la torre ne ha notizia immediata, che trasferisce prima all'agenzia e dopo a noi, come è corretto che sia.

PRESIDENTE. Affronterei il quesito numero 11, di cui do lettura: « Come siano concretamente articolate le procedure per la costruzione, l'aggiornamento tecnologico e la sostituzione dell'infrastruttura aeroportuale, con particolare riferimento alle piste, ai raccordi, alle aree di parcheggio, alle strumentazioni per il controllo volo, alle radioassistenze ed alla segnaletica, quali siano gli enti in esse coinvolti e quale sia la relativa competenza dell'ENAC e dell'ENAV. » Si tratta di una domanda di carattere generale, che è completata in riferimento agli strumenti sanzionatori che sono oggetto del quesito numero 17, di cui do lettura: « Se sussistono, e quali sono, gli strumenti giuridici di carattere monitorio, ordinatorio, coattivo o sostitutivo che ENAC ed ENAV possono attivare laddove riscontrino, da parte di altri soggetti, violazioni o inadempienze nel rispetto della disciplina o degli standard tecnici tali da determinare rischi, anche potenziali, per la tutela della sicurezza del trasporto aereo ».

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. L'indicazione della procedura richiesta dal quesito numero 11 è contenuta nella relazione che è stata consegnata riguardante l'aeroporto di Linate, dove si dà atto dei passaggi con i quali vengono definite le realizzazioni infrastrutturali ed aeroportuali. Notizie più particolari sono contenute in una sintesi di appunti, che eventualmente possiamo depositare, che è in linea con quanto già affermato e che contiene alcuni casi specifici.

Da un certo punto di vista possediamo capacità sanzionatorie, nel senso che sono

previste le revocche di licenze, delle autorizzazioni, in relazione a quanto viene rilasciato agli operatori. Nei confronti dei gestori si prevede l'ipotesi estrema della revoca delle concessioni; mancano, probabilmente, sanzioni o interventi che possano costituire un pungolo per l'attività senza causare situazioni di conflitto estremo. La stessa ordinanza emanata dal direttore dell'aeroporto è stata standardizzata a difesa dei diritti dei passeggeri: qualche giorno fa abbiamo definito una ordinanza tipo che il direttore dell'aeroporto può utilizzare in caso di disagio dei passeggeri connesso ad una situazione di mancato riconoscimento di un proprio diritto all'interno del sistema aeroportuale. Anche in una situazione di difficoltà legata ai tragici eventi che conosciamo, stiamo comunque procedendo, utilizzando al meglio gli strumenti esistenti.

GIORGIO PASETTO. Non vorrei porre una domanda, ma chiedere se durante la prossima seduta sia possibile avere dati relativi all'ultimo anno, in modo tale da non limitarci semplicemente all'evento in questione, per comprendere il modo in cui si è attuata tale capacità sanzionatoria, per quanto riguarda sia gli aeroporti sia i vettori.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. I quesiti posti riguardano competenze di ENAV, procedure, costruzione, aggiornamento, sostituzione, infrastrutture. Distingueri, come abbiamo già fatto prima, gli aeroporti a gestione totale, affidati ad un concessionario — come Linate — dagli altri casi. Negli aeroporti a gestione totale, il concessionario deve provvedere a tutto: segnaletica orizzontale e verticale, diurna e notturna (inclusi gli impianti AVL), fatta eccezione per gli impianti di controllo del volo (il radar, la radioassistenza, che fanno totalmente capo ad ENAV); ENAV esercita il controllo riguardo agli impianti AVL, come indica l'atto di indirizzo del 14 gennaio 1998. Negli altri aeroporti, invece, è a carico di ENAV la costruzione, manutenzione, aggiornamento e so-

stituzione dei soli impianti AVL, oltre agli impianti di controllo del volo (radar e radioassistenza).

Non abbiamo capacità sanzionatoria verso i terzi, ma solo un potere di segnalazione. L'unica sanzione possibile è nei confronti dei fornitori, all'interno di un rapporto contrattuale molto chiaro che prevede alcune penali. Nell'ambito del nostro servizio non possiamo, però, applicare alcuna sanzione

GIUSEPPE MASSIMO FERRO. La periodicità dei *flight test* avviene nel rispetto delle tempistiche previste dalle linee-guida degli annessi ICAO oppure no? Lo chiedo perché leggendo la relazione del comandante Arnaudo sembrerebbe che vi fossero degli « slittamenti » rispetto a tali linee-guida.

Il secondo quesito che vorrei porre è molto preciso ed anch'esso emerge dalla relazione del comandante Arnaudo; riguarda le carte ad ostacoli: queste sono tutte pubblicate?

PRESIDENTE. Onorevole Ferro, molti commissari vorrebbero fare numerose domande. Credo sia possibile dare una risposta alla prima domanda, che mi sembra fosse una richiesta di una precisazione.

FABIO MARZOCCA, *Direttore generale dell'ENAV SpA*. I controlli di verifica delle radiomisure sono eseguiti in conformità alle raccomandazioni ICAO, le quali danno comunque la possibilità di introdurre dei parametri di tolleranza per la programmazione...

GIUSEPPE MASSIMO FERRO. Il dipartimento dice di no.

FABIO MARZOCCA, *Direttore generale dell'ENAV SpA*. Mi dispiace, però la raccomandazione ICAO lo dice.

PRESIDENTE. Proporrò di rinviare le domande specifiche rivolte direttamente all'ENAV e all'ENAC alla settimana prossima, per dare tempo ai componenti del

Comitato di studiare l'abbondante materiale fornito. Mi auguro che il lavoro fatto serva a tutti: ripeto che queste audizioni, salvo qualche momento « ruvido », sono *costruens*, nel senso che vogliamo capire dove la normativa è evidentemente carente, al di là della disponibilità e del senso di responsabilità che tutti debbono avere in questo settore.

Ringrazio i rappresentanti dell'ENAC e dell'ENAV e rinvio il seguito dell'audizione ad altra seduta.

Sull'integrazione del programma dell'indagine.

PRESIDENTE. Informo che è stata acquisita la previa intesa del Presidente della Camera e del Presidente del Senato in merito all'integrazione del programma dell'indagine sul quale il Comitato aveva

già convenuto. Propongo pertanto di deliberare formalmente tale integrazione, procedendo, nella seduta di martedì 29, all'audizione di rappresentanti dell'Associazione italiana gestione *clearance* e *slots* (Assoclearance), dell'Associazione nazionale delle aziende di *catering* aereo (Assoaer) e dell'Associazione italiana corrieri aerei internazionali (AICAI).

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 17.15.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la stampa
il 6 febbraio 2002.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

