

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

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

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

**INDAGINE CONOSCITIVA**

**11.**

**SEDUTA DI MARTEDÌ 12 FEBBRAIO 2002**

**PRESIDENZA DEL PRESIDENTE PAOLO ROMANI**

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

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

**RESOCONTO STENOGRAFICO**  
**INDAGINE CONOSCITIVA**

**11.**

**SEDUTA DI MARTEDÌ 12 FEBBRAIO 2002**

**PRESIDENZA DEL PRESIDENTE PAOLO ROMANI**

**INDICE**

	PAG.		PAG.
<b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>		Duca Eugenio (DS-U) .....	9
Romani Paolo, <i>Presidente</i> .....	3	Fabris Mauro (MAR-DL-U) .....	7, 9
<b>Comunicazioni del Presidente:</b>		La Starza Giulio Antonio (AN) .....	7
Romani Paolo, <i>Presidente</i> .....	3	Muratori Luigi (FI) .....	13
<b>Audizione del ministro dell'interno, Claudio Scajola:</b>		Panattoni Giorgio (DS-U) .....	13
Romani Paolo, <i>Presidente</i> .....	3, 7, 9, 13, 14	Pasetto Giorgio (MARGH-U) .....	11
		Pessina Vittorio (FI) .....	13
		Scajola Claudio, <i>Ministro dell'interno</i> .....	3, 7, 8 9, 10, 12, 13, 14

**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.**



**La seduta comincia alle 10,30.**

*(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 sarà assicurata anche mediante l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso.

*(Così rimane stabilito).*

**Comunicazioni del Presidente.**

**PRESIDENTE.** Avverto che, nell'audizione del 29 gennaio 2002, nell'ambito della delegazione dell'Assocaer, il dottor Michele Fischietti è intervenuto anche in qualità di rappresentante dell'Associating, come successivamente comunicato dall'associazione medesima.

**Audizione del ministro dell'interno,  
Claudio Scajola.**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulla sicurezza del trasporto aereo, l'audizione del ministro dell'interno, Claudio Scajola. Ringrazio il ministro per la sua presenza e gli do immediatamente la parola.

**CLAUDIO SCAJOLA, Ministro dell'interno.** Signor presidente, onorevoli colleghi, ho preparato una relazione scritta, perché si tratta di una materia, quella di mia pertinenza relativamente a questo aspetto, un po' arida e che necessita dell'elencazione dei provvedimenti presi e di

quanto attuato in questi mesi. Deposito presso la Commissione anche un ulteriore approfondimento con allegati sui singoli temi che affronterò, in modo che abbiate - come è doveroso - tutti gli elementi precisi con la possibilità di confutarli, essendo scritti, nella loro completezza.

Mi limiterò ad illustrare gli aspetti di interesse facenti capo al Ministero dell'interno che presiedo. Il ministero si è mosso in due direzioni: quella della prevenzione di pubblica sicurezza, mirata ad evitare che fatti illeciti anche con finalità terroristica possano compromettere la sicurezza dei voli e determinare danni a persone o cose sia nell'ambito delle strutture aeroportuali sia nelle zone limitrofe agli aeroporti, e quella relativa agli interventi di soccorso, quando un evento, sia esso riferibile ad un atto di criminalità ovvero a cause accidentali, si sia verificato mettendo a repentaglio l'incolumità delle persone e la sicurezza delle strutture considerate. Sono i due aspetti che fanno riferimento alle competenze del Ministero dell'interno.

Per quanto riguarda l'attività di pubblica sicurezza, le procedure ed i controlli di sicurezza eseguiti normalmente negli scali aeroportuali dal personale di polizia e da quello delle imprese private di vigilanza si attengono al programma nazionale di sicurezza, approvato dal CIS (Comitato interministeriale per la sicurezza), organismo consultivo permanente del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in materia di sicurezza del trasporto aereo, presieduto dal direttore generale dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) e composto da rappresentanti delle amministrazioni pubbliche, tra cui il dipartimento della pubblica sicurezza (con due rappresentanti della polizia di fron-

tiera) e di soggetti privati, a vario titolo coinvolti nella gestione degli aeroporti.

Le previsioni del programma nazionale sono attuate dai comitati di sicurezza aeroportuale (CSA) di ciascuno scalo, con il coinvolgimento di tutti i soggetti pubblici e privati che operano nella complessa realtà aeroportuale (amministrazioni ed enti di Stato, Forze di polizia, vettori aerei, società di gestione, spedizionieri ed altro).

Dopo gli attentati terroristici dell'11 settembre dello scorso anno, tramite il dipartimento della pubblica sicurezza ho impartito specifiche direttive alle autorità provinciali di pubblica sicurezza ed ai dirigenti degli uffici di frontiera, per rendere più rigorosi i controlli sui viaggiatori, sui bagagli, sulle merci, nonché sugli operatori aeroportuali e rafforzare la vigilanza nell'intera zona aeroportuale.

È stata adottata la procedura di massima allerta — che prevede anche l'impiego di unità cinofile e dispositivi elettronici per la rilevazione di esplosivo — per i voli in partenza verso paesi a rischio (considerando tali in modo particolare gli USA, Israele ed il Regno Unito) ed ai voli di vettori che comunque effettuano collegamento con tali paesi. Sono stati sensibilizzati tutti gli uffici aeroportuali alla massima attenzione nei confronti dei voli di vettori dell'area medio-orientale.

Per quanto riguarda i voli provenienti dai paesi a rischio, sono state istituite aree differenziate, all'interno di ciascuno scalo, per il controllo di sicurezza in arrivo sia dei passeggeri sia dei bagagli. Vorrei ricordare, a tale proposito, che proprio grazie a tale dispositivo nel volo Parigi-Cairo, facente scalo a Roma, si è riusciti ad intercettare e ad arrestare nella nostra capitale un appartenente ad Al Qaeda, sfuggito al controllo svolto negli altri scali. Sono, inoltre, stati intensificati i voli di ricognizione, svolti fin dall'anno 2000, dai reparti volo della Polizia di Stato, sulle zone aeroportuali di Milano-Malpensa e Fiumicino, specificamente mirati a garantire la massima sicurezza delle fasi di atterraggio e decollo degli aeromobili, in particolare di quelli appartenenti a com-

pagnie aeree a rischio come la israeliana El Al, i vettori statunitensi e la British Airways.

L'11 ottobre scorso il Comitato interministeriale per la sicurezza (CIS), convocato su richiesta del Ministero dell'interno, ha reso permanenti le misure adottate in via d'urgenza, integrandole con ulteriori previsioni nel nuovo programma nazionale di sicurezza.

Tale programma, anticipando, tra l'altro, le previsioni di un regolamento dell'Unione europea sulla sicurezza del traffico aereo (in via di emanazione), si articola in 6 punti fondamentali, meglio precisati in un allegato di cui non darò lettura per ragioni di tempo ma che rimarrà a disposizione della presidenza e contenente un dettaglio delle singole schede.

Tali punti includono: la sicurezza delle aree aeroportuali; il controllo di sicurezza dei passeggeri e dei loro bagagli a mano; i controlli di sicurezza dei bagagli da stiva; le misure di sicurezza per potenziali esposizioni a rischio per voli sensibili; controlli di sicurezza per i membri degli equipaggi e per il personale aeroportuale; infine, controlli di sicurezza degli stessi aeromobili.

Per quanto riguarda la sicurezza delle aree aeroportuali, sono stati rafforzati i servizi di vigilanza esterna, con un potenziamento dei controlli ai varchi, sia pedonali sia carrabili, e l'accentuazione dei divieti di accesso all'area aeroportuale. In particolare, è stato vietato l'accesso alle persone non preventivamente sottoposte ai previsti controlli di sicurezza o prive di specifica e formale autorizzazione, che non siano immediatamente riconoscibili, eliminando, inoltre, ogni facilitazione anche per i clienti abituali o accreditati.

È stata disposta la chiusura dei varchi che non possono essere adeguatamente presidiati. È stata potenziata la protezione armata delle aree destinate alla sosta degli aerei e delle aree perimetrali interne agli aeroporti stessi. Sono state interessate le competenti direzioni aeroportuali ad assumere ogni utile iniziativa per garantire il rispetto dei divieti di sosta di autoveicoli sulle strade ed aree perimetrali esterne.

Sono stati potenziati i sistemi di controllo delle vie di accesso dalle aree deposito merci alle aree di imbarco. Ulteriori misure dipendono dalle disponibilità delle autorità aeroportuali di caso in caso. Analogamente sono stati potenziati i servizi di vigilanza interni agli aeroscali.

Per quanto riguarda il secondo punto, che riguarda il controllo di sicurezza dei passeggeri e dei loro bagagli a mano, le attuali procedure di controllo che prevedono anche, ai sensi della recente normativa (decreto del ministro dei trasporti e della navigazione di concerto con il ministro dell'interno del 29 gennaio 1999, n. 85 e atti integrativi), l'impiego di soggetti privati nei servizi di sicurezza aeroportuali, consistono principalmente nelle seguenti misure: un incremento dei controlli sui passeggeri e sul loro bagaglio a mano mediante l'impiego di nuove apparecchiature per la rilevazione degli esplosivi; l'estensione anche all'esterno dello scalo di misure di prevenzione e l'aumento delle postazioni di controllo e verifica del movimento dei passeggeri. In terzo luogo, il controllo della sicurezza dei bagagli da stiva. È previsto tra l'altro che, entro il 31 dicembre 2002, il controllo di tutti i bagagli da stiva, sui voli internazionali e nazionali, sia svolto con particolari cautele e sarà attuato, in particolare, con metodologie che tengano conto dell'indice di traffico, dello stato delle infrastrutture aeroportuali, nonché delle eventuali situazioni di allarme e di emergenza.

In quarto luogo, le misure di sicurezza per potenziali esposizioni a rischio e/o per voli sensibili. Tali misure, previste già da subito nel corso della fase di allarme, l'11 settembre stesso, nel pomeriggio, consistono principalmente nell'introduzione innovativa del controllo in arrivo dei passeggeri e membri dell'equipaggio e relativi bagagli a mano, quando questi provengano da scali ritenuti sensibili; nell'aumento, per tutti i voli, ad almeno il 20 per cento delle verifiche manuali del bagaglio a mano; nel controllo radioscopico di tutti i bagagli da stiva; nella verifica dei documenti personali dell'equipaggio, quando

uno o più membri non vengano riconosciuti personalmente dal rappresentante del vettore.

In quinto luogo, controlli di sicurezza per i membri degli equipaggi e per il personale aeroportuale. Sono previsti controlli documentali e di sicurezza, con carattere di continuità, sui membri dell'equipaggio e del personale aeroportuale analoghi a quelli effettuati per i passeggeri. Misure simili sono previste anche per l'attraversamento dei varchi pedonali e carrabili.

Infine, per quanto riguarda i controlli di sicurezza degli aeromobili stessi, abbiamo previsto in particolare le seguenti misure: l'obbligo della sorveglianza da parte del vettore degli aeromobili in sosta prolungata o notturna e una serie di misure volte ad evitare che persone non autorizzate possano accedere a bordo in modo non controllato; l'obbligo di custodia, in luoghi non accessibili al passeggero, di attrezzature di bordo che possono essere motivo di pericolo; l'obbligo di ispezione dell'aeromobile dopo le operazioni di allestimento e prima della consegna all'equipaggio da parte di personale qualificato del vettore.

Per mettere in opera questi dispositivi di sicurezza di cui ho detto, si è evidentemente reso necessario un forte incremento delle forze di polizia e delle stesse attrezzature a disposizione di ciascuno scalo. Non procedo per ragioni di tempo alla lettura dell'allegato nel quale, specificamente per ognuna delle sei priorità di controllo e di verifica dette, troverete tutti i dettagli utili per il vostro lavoro.

In sintesi, sono stati inviati, nella fase di maggiore emergenza, ulteriori contingenti delle forze dell'ordine (circa 500 unità giornaliere) per integrare i servizi di vigilanza nei 19 aeroporti cosiddetti « minori », non presidiati in modo continuo come gli altri dalla polizia di frontiera.

Dei 4.000 militari che concorrono alla vigilanza di obiettivi da noi definiti sensibili, in virtù del decreto del Presidente del Consiglio (ai sensi dell'articolo 18 della legge n. 128 del 2001) sono stati dislocati

presso siti aeroportuali 1539 appartenenti alle forze armate (quindi più di un terzo).

Per la ricerca di esplosivi, è stato attuato un piano per la distribuzione negli aeroporti internazionali di tutte le unità cinofile specializzate disponibili sul territorio nazionale. Inoltre, si è provveduto a dotare in via di urgenza la gran parte degli aeroporti nazionali di modernissime e sofisticate apparecchiature di rilevazione che affiancheranno i *metal detectors* nel controllo dei passeggeri all'imbarco e dei loro bagagli. Sono, inoltre, attualmente presenti negli aeroporti esperti artificieri antisabotaggio.

A questo riguardo, va sottolineato che, in ragione dell'emergenza, l'amministrazione dell'interno ha anticipato una fornitura di 20 rilevatori di esplosivo (apparecchiature - è bene ricordarlo - il cui acquisto compete, e sottolineo il presente indicativo, alle imprese di gestione aeroportuale) che si aggiungono ai 12 già in dotazione agli aeroporti, per un totale, quindi, di 32 su base nazionale (ribadisco che, di questi 32, 20 sono stati anticipati dal Ministero dell'interno).

Passando all'esame delle attività antincendio aeroportuale, per quanto attiene ai profili della pubblica incolumità, premetto che la legge del 23 dicembre 1980 stabilisce che il Ministero dell'interno provveda, tramite il Corpo nazionale dei vigili del fuoco, all'espletamento del servizio antincendio per il traffico aereo nei principali aeroporti civili.

Attualmente il servizio è assicurato in 33 scali aeroportuali (di cui troverete elencazione nell'allegato) ed entro breve dovrà essere assicurato in altri quattro scali il cui traffico aereo lo richiede (Cuneo, Parma, Perugia, Taranto), con un impiego di 3250 unità di personale e 400 mezzi di soccorso.

Tale servizio è regolamentato da norme internazionali dell'ICAO, organizzazione che rientra nell'area ONU, alle quali è obbligatorio conformarsi per consentire agli scali nazionali di espletare anche servizi per il traffico aereo civile internazionale.

La disciplina classifica gli aeroporti in base alle caratteristiche degli aeromobili che li utilizzano e fissa, a tutela dei passeggeri, sia i parametri tecnici cui devono conformarsi le strutture aeroportuali, sia le caratteristiche dei mezzi di soccorso e le relative modalità di intervento.

Gli aeroporti italiani sono classificati nelle prime quattro classi di rischio delle norme ICAO.

Per ogni aeroporto, è inoltre previsto un piano di sicurezza di competenza del direttore dell'aeroporto, all'interno del quale viene contemplato anche l'intervento dei vigili del fuoco, che deve comunque rispondere sia per modalità che per mezzi impiegati, alle norme dettate dall'organismo internazionale.

Attualmente l'attività del Ministero dell'interno si svolge nel quadro descritto. Va comunque tenuto presente che l'ICAO ha recentemente stabilito che dal primo gennaio 2005 il livello di protezione di ogni aeroporto dovrà coincidere obbligatoriamente con la categoria più elevata dell'aeromobile che lo utilizza. A tale principio sono tuttavia state introdotte, in via transitoria, due deroghe di cui una ha operato fino al primo gennaio 2000, la seconda avrà vigenza fino al 31 dicembre 2004. I principi derogatori consistono sostanzialmente nel consentire l'atterraggio negli scali aerei anche ad aeromobili che, per la loro dimensione, dovrebbero utilizzare aeroporti di classe superiore.

Inoltre, lo stesso organismo, nel marzo 2001, ha reso più rigorose le modalità di intervento, tanto da richiedere l'adeguamento dei mezzi e delle attrezzature tecniche necessarie.

La necessità di assolvere a tali adempimenti ha già comportato e comporterà ancora gravosi oneri in termini di acquisto di mezzi di soccorso aeroportuale e di incremento degli organici dei vigili del fuoco. Per una parte, si è già fatto fronte alle aumentate esigenze con la legge n. 246 del 2000 (recante norme sul potenziamento del Corpo nazionale dei vigili del fuoco), e con l'utilizzo di ulteriori fondi provenienti dalla legge n. 217 del

1992 (recante norme per l'adeguamento degli organici delle forze di polizia e del Corpo nazionale dei vigili del fuoco). Ciò ha consentito di effettuare gli innalzamenti di categoria dei 16 aeroporti italiani che necessitavano di tale intervento per mantenere il livello del traffico aereo a partire dal 1° gennaio 2000.

Sono, però, necessarie ulteriori risorse in termini di uomini e mezzi, preventivate in 1.100 unità di vigili del fuoco ed in un adeguato contingente di mezzi speciali, per un costo globale di 148 milioni di euro.

Per far fronte a questi impegni, il Ministro dell'interno ha recentemente proposto la presentazione di un emendamento da inserire nel disegno di legge recante disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti (A.C. 2032), attualmente all'esame delle competenti Commissioni della Camera dei deputati, con il quale si configura l'istituzione di un tributo i cui proventi sono destinati a consentire l'acquisto dei mezzi e delle attrezzature di soccorso aeroportuali ed a sostenere le spese del necessario incremento di organico dei vigili del fuoco, sino ad arrivare a coprire, a decorrere dal primo gennaio 2005, l'intero onere del servizio antincendio aeroportuale, pari a 206 milioni di euro annui. Tale tributo, fissato nella misura di 4,50 euro, sarebbe posto a carico dei diritti aeroportuali di imbarco dei passeggeri e delle merci, non gravando più sul contribuente in genere, ma esclusivamente su chi utilizza il servizio, allineandosi così la legislazione italiana a quella degli altri paesi europei ove tale sistema è già in atto.

Ritengo, da ultimo, di fare cenno ad alcuni recenti episodi inerenti al campo della sicurezza aeroportuale. In particolare, i fatti di Forlì non hanno evidenziato una vulnerabilità del sistema, bensì una episodica mancata attuazione dei controlli stabiliti che è stata, come è noto, immediatamente sanzionata. In relazione poi ai fatti asseriti in una nota trasmissione televisiva - e mi riferisco alla possibilità di introdurre attraverso i varchi elettromagnetici oggetti metallici celati da speciali tute ignifughe - tengo a precisare che si è

dato immediato seguito, in ragione della delicatezza della questione e della complessità e specificità dei profili tecnologici connessi, ad attenti ed approfonditi accertamenti e verifiche tuttora in corso. In attesa degli esiti di tali accertamenti, sono stati comunque potenziati i controlli ordinari.

Come appare evidente dalle linee di intervento illustrate, il ministro dell'interno si è già attivato, con iniziative ben calibrate sull'emergenza da fronteggiare, per garantire la più ampia tutela della pubblica sicurezza e della incolumità delle persone a qualunque titolo coinvolti nel traffico aereo, e continuerà a prestare piena attenzione ed impegno perché siano costantemente assicurati, nel settore, un'efficace attività di prevenzione ed un adeguato supporto operativo.

**PRESIDENTE.** La ringrazio, signor ministro. Passiamo alle domande dei colleghi.

**GIULIO ANTONIO LA STARZA.** Nella sua relazione si parla di un organismo internazionale, l'ICAO, che ovviamente presuppone il recepimento da parte delle nazioni contraenti di norme e di annessi, che l'Italia non ha recepito e che, quindi, non è legge dello Stato.

A tale proposito mi auguro che l'Italia possa, al più presto, recepire *in toto* l'annesso 14 ICAO, che regola la sicurezza aeroportuale e definisce le sue metodologie.

Spero che la Commissione, approvando un mio emendamento, sostenga il percorso necessario per il recepimento della regolamentazione.

**CLAUDIO SCAJOLA, Ministro dell'interno.** Condivido pienamente quanto ha detto e mi auguro che a breve sia recepito. Tuttavia, sta di fatto che l'opera di prevenzione del Ministero non può che prepararsi ed organizzarsi a far sì che tali livelli di sicurezza siano garantiti.

**MAURO FABRIS.** Ringrazio il ministro per l'intervento svolto poc'anzi e per la tempestività e chiarezza con cui è inter-

venuto immediatamente dopo la vicenda di Linate - a differenza di suoi colleghi di Governo - fornendo un segnale esplicito su quale direzione si dovesse intraprendere per fare chiarezza su quella tragedia.

Lei ha elencato sei punti su cui viene impiegata e rafforzata la vigilanza, in particolare sulla sicurezza dei passeggeri, ma non ha parlato dell'impiego delle aziende private di vigilanza, che hanno sostituito da non molto tempo la Polaria e comunque le forze dell'ordine preposte al controllo dei varchi aeroportuali. Vorrei da parte sua un giudizio sul fatto che, a seguito della tragedia dell'11 settembre, è stata evidenziata la presenza di « buchi » proprio in molti scali internazionali dove sono utilizzate le cosiddette polizie private. Penso che, nonostante il rafforzamento da lei indicato in termini di uomini e di mezzi, vi sia stato un risparmio di personale e vorrei conoscerne l'entità e la destinazione.

Lei, signor ministro, ha affermato che la vigilanza degli aeromobili, specialmente per le lunghe soste, è affidata ai vettori. Giudica ciò sufficiente o, al di là delle compagnie più o meno a rischio, non troverebbe opportuno pensare ad una vigilanza più estesa, affidata alle forze dell'ordine stesse?

In Comitato paritetico abbiamo ascoltato diverse versioni sull'efficacia, sul funzionamento e sulla capacità di correggere gli errori e le mancanze da parte dei comitati di sicurezza aeroportuale. Vorrei una valutazione del Ministero dell'interno su tali aspetti, poiché anche in occasione dell'incidente di Linate sono emerse difficoltà relativamente alle indicazioni date sull'intervento dei vigili del fuoco in aeroporto. Senza entrare nel merito della vicenda, vorrei sapere se il Ministero ritenga efficaci i meccanismi previsti e se i Comitati abbiano la possibilità di intervenire quando si registrino disfunzioni.

Nel settore del servizio antincendio, rimane assoluto il ruolo e la presenza del Corpo nazionale dei vigili del fuoco. Ci siamo scontrati più volte - ricordo in occasione di alcune passate manovre finanziarie - per affidare il servizio antin-

cendio ad istituti privati o utilizzando esperienze diverse da quella dei vigili del fuoco, ma il ministero non intende affidare responsabilità a terzi. Ritengo, invece, che questo servizio affidato a privati, o comunque non solamente ai vigili del fuoco, potrebbe consentire il decollo di scali medi o minori, su cui - giustamente - il ministero ritiene di non dover investire in termini di personale e di mezzi. Lei ha parlato di un piano importante di investimenti che prevede un aumento di organico e mezzi. Vorrei sapere se all'interno del Ministero vi siete posti la domanda se sia giusto affidare, come per la vigilanza ai varchi, il servizio antincendio ad aziende private o comunque non direttamente dipendenti dal Corpo nazionale.

Sarei favorevole, almeno negli scali minori, alla possibilità di utilizzare personale dipendente dai comandi provinciali dei vigili del fuoco. Sappiamo che dovrebbe trattarsi di personale abilitato che dovrebbe avere seguito corsi speciali con un addestramento diverso da quello normale dei vigili del fuoco, però mi sembra improduttivo tenere alcuni scali chiusi per la mancanza di personale, presente invece nei comandi provinciali.

Abbiamo registrato negli scali a gestione mista, dove esiste anche attività di aeronautica militare, una sovrapposizione di servizi antincendio, spesso doppi (quelli garantiti dai militari e quelli garantiti dai vigili del fuoco). Poiché stiamo prendendo in considerazione la possibilità di effettuare notevoli investimenti per portare ad un livello internazionale i nostri scali, vorrei sapere se non sia giunto il momento di eliminare questi doppi servizi. Inoltre, come è già capitato nella tragedia di Verona, l'intervento di entrambi crea confusione. Anzi, teoricamente i militari non potrebbero intervenire sugli aeromobili civili per problemi di assicurazione ed altro (anche se a Verona sono risultati più efficaci).

CLAUDIO SCAJOLA, *Ministro dell'interno*. L'impressione è che il sistema della sicurezza privata funzioni, *in primis*,

perché ha permesso di liberare molte risorse, sollevandole da un lavoro in parte di *routine* ed impegnandole in compiti più produttivi per la sicurezza. Non abbiamo particolari motivazioni per non considerare valido tale servizio, in fase continua di miglioramento attraverso ulteriori corsi di formazione.

La vigilanza sui vettori è forte. Vi ho detto che il numero dei militari (che andranno a scadenza tra poco) dell'esercito impegnati, in modo particolare, in questo tipo di servizio salirà a 1.600 uomini e lo riteniamo sufficiente.

Non vi è dubbio che la gestione dei comitati debba essere meglio definita per individuare, in modo più definito, i soggetti responsabili negli aeroporti diversamente da quanto avviene oggi, ma ciò esula dalle competenze del Ministero dell'interno. Negli aeroporti operano troppe figure e ciò rende meno sicura la gestione dell'aeroporto stesso.

Il servizio antincendio è altamente specializzato. Tutto ciò che abbiamo visto come semplici cittadini o parlamentari della Repubblica o ministri ha dimostrato che il soccorso è efficiente. Non sono efficienti altri settori, ma - ripeto - il soccorso è efficiente ed è svolto in maniera assolutamente professionale. Ragionando sull'ipotesi di privatizzazione di alcuni servizi, è stata presa in considerazione anche quella relativa al servizio antincendio. Ritengo che la soluzione migliore sia quella del potenziamento dei vigili del fuoco - come ho detto - nei numeri ed attraverso finanziamenti, così da evitare di avere piccoli aeroporti in difficoltà, perché privi di questo servizio. Per fare ciò (oltre al potenziamento numerico ed organico), stiamo portando avanti l'iniziativa di adeguare il nostro paese agli altri paesi europei e del mondo intero con una componente volontaria di vigili del fuoco alta e forte, che possa permettere di svolgere questi compiti nell'ambito di una professionalità molto elevata.

Talvolta, determinate situazioni possono apparire come duplicazioni tra servizi svolti negli aeroporti militari, sugli aerei militari, ma apriamo un tema (che

dovrà essere affrontato) che ritengo difficile per molte motivazioni - dal segreto all'organizzazione di lavoro - che rendono impossibile unificare il servizio antincendio affidandogli anche compiti di sicurezza su voli non civili.

MAURO FABRIS. Può fornirci il dato relativo al risparmio di personale ottenuto?

CLAUDIO SCAJOLA, *Ministro dell'interno*. Non ho con me le cifre relative ma si tratta di un risparmio molto alto, che credo si aggiri intorno alle mille unità. Non posso tuttavia in questa sede fornire dati precisi.

EUGENIO DUCA. Signor presidente, non le nascondo una sensazione che definirei di amarezza ma altresì di imbarazzo per le notizie lette in questi giorni sui quotidiani nazionali.

Ritengo che il serio lavoro che la gran parte dei commissari hanno svolto finora corra il rischio di venire infangato dalle notizie apparse, e nei cui riguardi ritengo che questa Commissione debba fare sentire la sua voce (attraverso l'ufficio di presidenza o qualsivoglia altro strumento).

Se non ricordo male, il criterio fondamentale che abbiamo seguito fin dall'inizio e su cui desidero richiamare la vostra attenzione è stato quello del rispetto per le vittime e per i loro familiari in seguito all'incidente verificatosi a Linate.

PRESIDENTE. Onorevole Duca, desidero risponderle subito. È ovvio che con l'audizione del ministro Scajola giunge a conclusione il ciclo delle audizioni, salvo quella prevista del ministro Lunardi, conclusiva e propositiva. È altresì ovvio che una riflessione sui gravissimi fatti apparsi sui giornali non può che essere oggetto di una riflessione dell'ufficio di presidenza che a tal fine mi riservavo di convocare entro la settimana.

EUGENIO DUCA. Desidero ora rivolgere alcune domande al signor ministro. Lei ha parlato di controlli dei bagagli a

mano e da stiva, ma ha anche fatto riferimento ad un 20 per cento di aumento del controllo a campione. Se ho ben capito, ha poi affermato che il bagaglio da stiva viene controllato interamente. Desideravo dunque domandarle se e quali percentuali dei bagagli da stiva vengono controllati, se esiste un piano per arrivare ad un controllo totale e se simili provvedimenti riguardino tutti gli aeroporti nazionali adibiti al traffico civile o soltanto una parte di essi.

Lei ha poi affermato che il ministero si è fatto carico di acquistare 20 apparecchiature per il rilevamento di esplosivo, sottolineando che ciò compete alle società di gestione aeroportuale. Ma se così è, cioè se si tratta di una competenza delle società, per quale motivo non si è imposto a queste ultime di adeguarsi per poter collaborare ad una simile operazione di sicurezza che dovrebbe riguardare tutti i soggetti coinvolti?

Sempre a proposito del controllo dei bagagli da stiva e, in generale, dei maggiori controlli per la sicurezza, sottolineo che quanto detto per gli aeroporti riguarda anche i porti nazionali adibiti al traffico passeggeri e merci. Il Parlamento aveva infatti impegnato il Governo a dotare i porti, perlomeno quelli adibiti al traffico internazionale, di meccanismi attuali per la rilevazione ed il controllo delle persone, dei clandestini, delle armi, degli esplosivi, della droga e quant'altro. Se è in possesso di notizie in merito a questo aspetto, la pregherei di fornirle alla Commissione.

Per quanto riguarda la tassa sui passeggeri - che dovrebbe essere di circa novemila lire per persona o per chili di merce - la pregherei di spiegarne meglio le motivazioni. Se infatti è comprensibile il taglio che si intende dare alla questione, bisogna anche fare attenzione, dato il particolare momento che viviamo. Infatti, c'era il problema della BSE e abbiamo fatto la tassa sulla bistecca; adesso c'è il problema della sicurezza e facciamo la tassa sul passeggero.

Bisognerebbe forse ponderare un po' meglio queste misure prima che vengano decise, anche per evitare che si rivelino

contraddittorie. Ricordo infatti che stiamo promuovendo iniziative e misure in direzione di attività a sostegno delle società di gestione aeroportuale, in un anno nel corso del quale i traffici hanno subito un calo spaventoso: dal punto di vista del traffico aereo, non c'è stato solo l'11 settembre, ma, per l'Italia in particolare, l'incidente di Linate è forse pesato ancora di più.

L'ultima riflessione riguarda l'intervento dei vigili del fuoco subito dopo l'incidente di Linate. Condivido con lei il giudizio positivo che tutti noi diamo in merito all'operato dei vigili del fuoco italiani, sia in occasione di operazioni di soccorso, sia di fronte alle molteplici calamità che possono e si sono verificate (penso per esempio ai terremoti, alle frane e via dicendo), durante le quali abbiamo tutti espresso un giudizio unanime altamente positivo sul lavoro che essi hanno svolto.

Tuttavia, dall'indagine della Commissione, è emerso che, nel caso specifico dell'incidente di Linate, l'intervento dei vigili del fuoco è risultato tardivo (oltre 20 minuti!). Non so se si è in grado di rispondere in questa sede o si tratti di un aspetto protetto dalle indagini in corso, comunque sia, sembra che, dalle autopsie effettuate, alcuni deceduti siano addirittura morti per soffocamento.

Siamo anche a conoscenza di altri disguidi verificatisi (l'allarme, per esempio, non ha funzionato o è comunque giunto in maniera tardiva ai vigili e non dalle strutture che erano preposte a darlo). Nel caso specifico, insomma, tutta la situazione di emergenza risulterebbe essere stata gestita in modo non efficace.

CLAUDIO SCAJOLA, *Ministro dell'interno*. Per rispondere compiutamente, sarebbe necessario un intervento di replica più lungo della relazione stessa. Cercherò, comunque, di essere chiaro e il più esauritivo possibile. Sull'ultimo aspetto da lei sottolineato è in corso un'inchiesta giudiziaria che verificherà come si sono svolti i fatti.

Tuttavia, teniamo presente il fatto che i vigili del fuoco vanno quando vengono attivati. Inoltre, essi devono essere attivati da persone diverse dagli stessi vigili del fuoco. Non voglio aggiungere altre considerazioni a questa.

Per quanto riguarda il problema del costo del servizio, desidero fornire alcune precisazioni. Abbiamo bisogno di rendere più efficienti i vigili del fuoco, dovunque nel paese. Continuiamo, in ogni occasione, ad accorgerci quanto essi servano e siano essenziali. Siamo forse al di fuori dell'ambito specifico di interesse di questa Commissione, ma essendo comunque membri del Parlamento ritengo che, al di là della funzione specifica della Commissione, dobbiate essere a conoscenza di elementi che possono esulare dalla specificità del vostro ambito di indagine.

Ad oggi, noi abbiamo un parco automezzi in dotazione ai vigili del fuoco vecchio, in media, di 16 anni. È necessario un forte investimento in attrezzature, così come un aumento nell'organico dei vigili del fuoco per costruire effettivamente un corpo di volontari che appartengano a questa professionalità e che cresca nei numeri. Per fare ciò, servono, tra l'altro, investimenti in denaro che, ritengo, debbano essere soprattutto a carico di chi utilizza certi servizi. In altre parole, chi non viaggia in aereo (il pensionato), non credo che debba contribuire a pagare i costi di un servizio utilizzato da altri.

L'utilizzo dell'aereo è oggi molto diffuso, ma non riguarda tutti. Per questo ritengo più logico che un tale costo rientri tra quelli di chi usufruisce del servizio.

Mi rendo conto che parlare in termini simili in un momento come questo, di particolare crisi nei bilanci delle compagnie aeree, possa sembrare una provocazione, ma lo stesso costo ipotizzato - molto basso - potrebbe rientrare in una politica ragionata dei costi. Certamente, comunque, non è questo il momento migliore per fare il conteggio sulle compagnie.

Ritengo tuttavia che, così come le compagnie straniere riescono ad essere più competitive delle nostre, ad avere bilanci

positivi, prevedendo all'interno dei loro costi anche quelli di cui ho detto, anche in Italia possa valere un meccanismo simile.

In riferimento, poi, al controllo dei bagagli da stiva, le confermo che quest'ultimo viene effettuato con sistemi radioscopici al 100 per cento. Prima ciò non avveniva.

Abbiamo anticipato, per quanto riguarda la ricerca sugli esplosivi, compiti che dovevano essere sostenuti da altri, mettendo a disposizione le 20 apparecchiature che ho ricordato e abbiamo fatto questo perché, di fronte alla responsabilità della sicurezza, ho reputato necessario provvedere immediatamente, anche anticipando compiti di altri che in tal senso mi sono sembrati muoversi con meno sollecitudine. Tali spese sostenute ci verranno poi evidentemente rimborsate, ma, nell'immediato, si è trattato del dovere di dare una risposta al problema della sicurezza dei voli.

Il 20 per cento si riferisce alla campionatura del bagaglio a mano, che è in aumento, sebbene si crei qualche problema negli aeroporti; si tratta di un inconveniente ben assorbito dall'utenza senza particolari proteste. In particolare, gli Stati Uniti d'America hanno plaudito alla sicurezza dei nostri sistemi.

**GIORGIO PASETTO.** Concordo sulla necessità di esaminare in ufficio di presidenza i problemi che quotidianamente emergono dai giornali.

Il ministro ha fornito, onestamente, un quadro completo ed articolato sull'azione di prevenzione e di repressione e sulle iniziative introdotte dopo l'11 settembre. È un fatto che bisogna riconoscere.

Ha accennato ad una differenziazione tra piccoli, medi e grandi aeroporti, che è rappresentativa del nostro paese. La relazione tiene conto in modo fondamentale dell'azione approntata per i grandi aeroporti, ma, per carenze strutturali e di gestione aeroportuale, le difficoltà sono soprattutto significative nel sistema dei piccoli e medi aeroporti, in particolare del Meridione. Il ministero prevede un piano di prevenzione anche per tali strutture?

Giustamente, rivendica con orgoglio l'azione dei nostri organi di polizia per la prevenzione dei fenomeni terroristici, ricordando che anche gli Stati Uniti d'America hanno riconosciuto le nostre capacità. Desidero porre in relazione l'azione degli organi di prevenzione dello Stato con il tasso di privatizzazione dei servizi di sicurezza. Dopo gli avvenimenti americani, esiste una precisa necessità che siano organi dello Stato di prevenzione e di repressione a guidare la sorveglianza nelle sedi aeroportuali piuttosto che organismi privati. L'esperienza degli Stati Uniti è utile e speculare per la nostra situazione.

Credo che sia opportuno evitare di caricare con un nuovo « fardello » il sistema aeroportuale, che subisce costi molto alti e che attraversa una crisi senza precedenti.

Vorrei che lei indicasse al Comitato, la cui indagine oramai volge al termine, qualche suggerimento riguardante due questioni particolari, la prima concernente il problema della molteplicità delle autorità che convergono sulla gestione aeroportuale, e la seconda sul tipo di rapporti esistenti tra il ministero ed suoi organi e le altre tre autorità competenti per il sistema aeroportuale.

**CLAUDIO SCAJOLA, Ministro dell'interno.** La polizia di frontiera è presente nei porti, negli aeroporti e alle frontiere terrestri e nell'ambito del dipartimento della pubblica sicurezza ha una sua specializzazione per il compito di controllo, che, nel caso specifico degli aeroporti, svolge in quelli internazionali. Le misure di particolare forte attenzione, moltiplicatesi dopo l'11 settembre, si riferiscono nel campo aereo, in modo particolare, agli aeroporti internazionali, dove abbiamo ottenuto risultati, soprattutto, nella prevenzione del rischio di terrorismo internazionale.

È evidente che si raggiunge la sicurezza per un insieme di azioni investigative, di *intelligence*, di controllo del territorio e di attenzione nelle gestioni. Tuttavia, non esiste la sicurezza assoluta. Se trasmissioni televisive mostrano come in alcuni aeroporti si evitano i controlli di sicurezza con

alcuni sotterfugi, non posso asserire che il livello di sicurezza dell'aeroporto sia basso.

Garantiamo due livelli di sicurezza agli aeroporti; quella che riteniamo molto forte (con le azioni di controllo evidenziate nella relazione e nelle risposte ad alcune domande) è negli aeroporti internazionali che possono rappresentare, secondo la storia conosciuta del terrorismo internazionale, un punto di passaggio. Gli altri diciannove aeroporti, cosiddetti minori, non hanno una situazione identica a quella precedente l'11 settembre, ma hanno avuto un forte rafforzamento, perché, proprio in questi aeroporti, sono stati impiegati 500 poliziotti al giorno ed un forte presidio militare. Il controllo dell'aerostazione, in questi casi, è diverso, perché esistono aeroporti minori che hanno soltanto un volo al giorno e quindi non è necessario un controllo continuo, ma solo nelle ore che si ritiene necessario controllare. La sicurezza si modifica costantemente secondo l'esigenza del luogo, del territorio e del mezzo e non vi è trascuratezza neanche nei confronti di questi aeroporti, come anche i numeri già indicano. Mi sento di affermare, in questa sede autorevole, che quanto avvenuto a Forlì non era un peccato mortale, ma una sottovalutazione delle direttive impartite, che forse non avrebbe creato problemi alla sicurezza, ma creava problemi alla percezione di sicurezza degli italiani e quindi un danno. Per questo motivo siamo intervenuti. L'aeroporto di Forlì ha pochissimi voli al giorno e tutto è stato risolto con un intervento che doveva costituire un segnale forte di come ogni dispositivo di sicurezza debba essere inteso con assoluta puntualità e senza interpretazioni lassiste. Dinanzi a voi, onorevoli colleghi, ripeto che posso affermare in piena coscienza che vi è piena attenzione anche su questi aeroporti cosiddetti minori.

Alla domanda relativa a cosa sia possibile suggerire per migliorare la sicurezza complessiva dell'aeroporto (che dovrebbe rappresentare il « succo » dell'indagine conoscitiva), rispondo che negli aeroporti italiani esistono eccessive frammentazioni,

che hanno dato luogo a spettacoli - come abbiamo visto quella sera - di « scaricabarile » che creano insicurezza ed una percezione negativa a danno della gestione della sicurezza stessa. Negli aeroporti italiani deve esservi univocità di comando.

**PRESIDENTE.** Devo dire che abbiamo assistito anche in questa sede alla frammentazione delle competenze e alla deresponsabilizzazione delle stesse.

**VITTORIO PESSINA.** Ringrazio e mi congratulo con il ministro per la sua esposizione chiara, puntuale ed esauriente. Vorrei rivolgerle alcune domande su argomenti già trattati da alcuni colleghi, in primo luogo sulla tassa aeroportuale. Non ho capito come sia possibile articolarla e mi chiedo se, dal punto di vista dell'immagine, ciò non rappresenti una retrocessione. Ci troviamo di fronte all'intenzione di reintrodurre una tassa aeroportuale (rimasta solamente negli aeroporti dei paesi dell'est) che è andata scomparendo.

Per quanto riguarda, invece, più propriamente la sicurezza, vorrei capire se l'intensificazione dei processi necessari all'innalzamento del livello di sicurezza riguardi anche gli aeroporti privati. Mi riferisco, per esempio, nel caso di Linate, all'aeroporto attiguo a quello gestito dall'ATA e ad altri aeroporti dove il traffico privato è gestito in maniera separata dall'aeroporto principale.

**CLAUDIO SCAJOLA, Ministro dell'interno.** Non sono il ministro dell'economia e delle finanze. Nel predisporre la richiesta di esigenze del Ministero dell'interno per garantire la sicurezza, ho provato a dare risposte su competenze altrui (del Ministero dell'economia e delle finanze e del Parlamento). Abbiamo l'esigenza di rafforzare il settore dei vigili del fuoco e la sicurezza degli aeroporti e ciò rappresenta un costo. Abbiamo evidenziato il costo e la necessità assoluta di rafforzare i presidi di sicurezza negli aeroporti, anche - come è già stato detto - in quelli minori, perché dobbiamo sviluppare il sistema aeroportuale italiano, che non può

essere penalizzato dalla mancanza di strutture di sicurezza. Di fronte all'esigenza di rafforzare la sicurezza negli scali internazionali ed in quelli nazionali (settore in espansione) abbiamo la necessità di ammodernare le attrezzature, le strutture e di aumentare il personale e ciò - ripeto - significa sostenere un costo. Dovrei fermarmi alla parte relativa alle esigenze che il paese richiede, a cui il ministro dell'interno deve rispondere con indicazioni, mentre ad altri spetterebbero le scelte per finanziare questo servizio.

**GIORGIO PANATTONI.** Con realizzazioni, signor ministro, non con indicazioni.

**CLAUDIO SCAJOLA, Ministro dell'interno.** Certo.

Come avviene nella maggior parte dei paesi europei, il servizio della sicurezza è posto a carico del settore nel suo complesso e, se ha funzionato in altri paesi, può funzionare anche da noi.

Quando considero gli aeroporti minori, mi riferisco anche alla sicurezza di tutti gli aeroporti italiani, e quanto detto prima è valido anche per gli aeroporti cosiddetti privati, che, oggi, in Italia, sono la maggior parte.

**LUIGI MURATORI.** Ringrazio innanzitutto il ministro per la chiarezza e la precisione della relazione ricca di dati, che confermano (cosa di cui ero già a conoscenza prima che lei assumesse l'attuale incarico) le sue capacità espositive chiare e puntuali.

Come lei ha giustamente sottolineato, la sicurezza si modifica a seconda degli eventi. Il nostro sistema di sicurezza nazionale insieme con i sistemi di sicurezza mondiali si trova, per la prima volta, a competere (al di fuori di quanto sta vivendo da lungo tempo lo Stato di Israele) con la necessità di confrontarsi ed attrezzarsi non più rispetto a sistemi di sicurezza che prevedono un attacco esterno, ma il suicidio. Di fronte a ciò qualunque sistema di sicurezza diviene labile. Ciò non significa che non si debba procedere.

Giustamente lei ha affermato che ci sono troppe competenze nell'ambito degli aeroporti. Vorrei ricordare ai presenti (ma ne approfitterò anche per rivolgerle una domanda molto semplice, che ritengo possa offrire un contributo alla fase terminale del lavoro che stiamo compiendo), e soprattutto a me stesso che, attualmente, all'interno dell'aeroporto operano sette autorità: polizia, carabinieri, guardia di finanza, vigili del fuoco, ENAC, ENAV e società di gestione.

Sono pienamente d'accordo con lei nel ritenere che debba essere rafforzata la figura di un unico responsabile, così come si è fatto nell'ambito delle *authority* portuali. Nei porti, infatti, questo problema è stato in parte superato. Le domando, allora, come considererebbe un rafforzamento delle competenze del direttore dell'aeroporto, in modo che egli possa coordinare questa varie realtà e se, a suo avviso, questa potrebbe rappresentare una strada percorribile.

CLAUDIO SCAJOLA, *Ministro dell'interno*. Non so se debba essere individuata una tale figura nel direttore dell'aeroporto, probabilmente sì. Confermo quella che è stata la mia impressione, già prima dell'incidente di Linate, e che consiste in un difetto strutturale riferibile non solo agli aeroporti ma anche ad altri settori del nostro paese, per cui si fugge dalla responsabilità e si aiutati in questo poiché non vi è univocità di comando.

Si tratta di un problema che ho riscontrato, per esempio, anche all'interno del mio stesso ministero, per alcuni

aspetti. Ritengo che nei porti il problema sia stato sostanzialmente risolto, per questo ritengo che altrettanto debba avvenire anche negli aeroporti, pur dovendo affrontare difficoltà di carattere tecnico certamente maggiori di quelle incontrate per i porti. Bisogna agire non soltanto in merito all'univocità del comando all'interno dell'aeroporto stesso, ma anche sul piano dei collegamenti che esistono fra aeroporto e circolazione aerea, la quale ritengo debba essere riconsiderata perché non offre la sicurezza necessaria.

PRESIDENTE. Ringrazio, anche a nome del Comitato, il ministro e dichiaro conclusa l'audizione.

Ricordo che giovedì 21 febbraio sarà presente il ministro delle infrastrutture e dei trasporti Pietro Lunardi. Entro la medesima data dovrebbero essere pronti gli approfondimenti riguardanti i sistemi aeroportuali stranieri, in particolar modo quelli di Francia ed Inghilterra.

Avverto infine che, compatibilmente con i lavori del Senato, l'ufficio di presidenza è convocato per giovedì 14 febbraio.

**La seduta termina alle 11.40.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI  
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE  
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI

DOTT. VINCENZO ARISTA

---

*Licenziato per la stampa  
il 20 febbraio 2002.*

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO