

**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

4.

SEDUTA DI MARTEDÌ 15 GENNAIO 2002

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

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

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

RESOCONTO STENOGRAFICO
INDAGINE CONOSCITIVA

4.

SEDUTA DI MARTEDÌ 15 GENNAIO 2002

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA IX COMMISSIONE DELLA CAMERA
PAOLO ROMANI

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:			
Romani Paolo, <i>Presidente</i>	3	Brutti Paolo (DS-U)	18
INDAGINE CONOSCITIVA SULLA SICUREZZA DEL TRASPORTO AEREO		Di Palma Pierluigi, <i>Direttore generale dell'ENAC</i>	22, 25
Audizione di rappresentanti dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC):		Duca Eugenio (DS-U)	19, 24
Romani Paolo, <i>Presidente</i>	3, 15	Fabris Mauro (Mar-DL-U)	26
	16, 17, 22, 24, 26	Gibelli Andrea (LNP)	16
		La Starza Giulio Antonio (AN)	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.
Lusetti Renzo (MARGH-U)	20, 21, 26	Audizione di rappresentanti dell'Ente nazionale di assistenza al volo (ENAV SpA):	
Martini Luigi (AN)	24	Romani Paolo, <i>Presidente</i>	26, 29, 32, 35
Muratori Luigi (FI)	21	Brutti Paolo (DS-U)	31
Panattoni Giorgio (DS-U)	21	Duca Eugenio (DS-U)	33, 34
Pessina Vittorio (FI)	22	Gibelli Andrea (LNP)	30
Roma Alfredo, <i>Presidente dell'ENAC</i>	3, 15	Gualano Sandro, <i>Amministratore delegato dell'ENAV SpA</i>	27, 34
	22, 23, 24, 25, 26	La Starza Giulio Antonio (AN)	33
Veraldi Donato Tommaso (Mar-DL-U)	19	Panattoni Giorgio (DS-U)	35

La seduta comincia alle 14.10.

(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).

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.

Saluto i nostri ospiti, il dottor Roma e l'avvocato Di Palma, presidente e direttore generale dell'ente, e li ringrazio per aver accolto l'invito della Commissione.

Do quindi immediatamente la parola al dottor Roma per la sua introduzione.

ALFREDO ROMA, *Presidente dell'ENAC*. Signor presidente, la ringrazio per l'invito che ci è stato rivolto.

Nel corso della precedente legislatura, presentando alla IX Commissione della Camera la situazione del trasporto aereo in Italia, l'ENAC ha fornito un quadro dello scenario normativo, delle attività e delle criticità presenti nel settore. Si vuole ora dare continuità alle tematiche presentate in quella sede ed evidenziare le azioni realizzate dall'ente per superare le diffi-

coltà del percorso di riforma, identificando in piena responsabilità le sofferenze ancora presenti o che si sono rivelate nel corso dell'anno.

Appare significativo innanzitutto ricordare come l'analisi sullo stato del trasporto aereo fornita alla IX Commissione della Camera dall'ENAC, con particolare riguardo alle attività finalizzate alla sicurezza del trasporto aereo ed agli assetti organizzativi interni, risulta pienamente confermata nella relazione della Corte dei conti del febbraio 2001, nella quale è stato riferito al Parlamento il risultato del controllo sulla gestione dell'ente.

Con la presente relazione, tenendo conto di quanto evidenziato in questa stessa sede dal ministro delle infrastrutture e dei trasporti in merito all'operatività in sicurezza del trasporto aereo, si vogliono analizzare, in particolare, le principali problematiche afferenti il settore e le iniziative realizzate dall'ENAC, relativamente agli aspetti riguardanti la sicurezza del volo (*Safety*) e la protezione dagli atti illeciti (*Security*), ciò anche a seguito dei gravi eventi di New York e di Milano Linate, che hanno tragicamente colpito l'aviazione civile internazionale e per i quali intendiamo solennemente, anche in questa occasione, esprimere il più sentito cordoglio ai familiari delle vittime.

La gravità e la tipologia di tali eventi sollecitano un'attenta riflessione rivolta ai principi che regolano il sistema del trasporto aereo nel nostro paese, con particolare riferimento all'attuale assetto delle responsabilità, affinché possa essere realizzata un' incisiva funzione di vigilanza sugli standard di sicurezza e possano essere chiaramente definiti gli ambiti delle competenze degli operatori pubblici e pri-

vati del settore che sono coinvolti nella gestione del complesso sistema dell'aviazione civile.

A tale riguardo si ritiene utile richiamare il contenuto dello studio elaborato dall'ENAC e trasmesso al ministro vigilante a seguito dell'incidente di Linate, che fa parte integrante della presente relazione, nel quale sono puntualmente analizzati gli aspetti normativi e procedurali della sicurezza ed evidenziati i ruoli dei diversi soggetti che, a parere dell'ENAC, concorrono a garantire la sicurezza delle operazioni aeroportuali, delineando una catena di responsabilità che non può permettersi, come accaduto, smagliature tali da non ricollocare i necessari momenti di coordinamento in un unico centro di verifica e di imputazione.

Nonostante quanto accaduto è da sottolineare lo sforzo condotto dall'ENAC dal 18 novembre 1998, data di insediamento degli organi, per attivare un processo di cambiamento organizzativo che ha investito fortemente problematiche di tipo culturale in una fase di profondo mutamento degli scenari di riferimento, perché coinvolti in importanti ed epocali processi di liberalizzazione e privatizzazione.

Il passaggio dal monopolio al mercato quale riferimento degli assetti di governo del comparto del trasporto aereo ha determinato che il processo di riforma, che ha portato alla costituzione dell'ENAC, abbia previsto il rafforzamento della funzione di regolazione e coordinamento da parte degli assetti istituzionali, anche territoriali, chiamati a presidiare il settore ed allo stesso tempo l'abbandono di attività a carattere operativo-gestionale, che devono essere riservate agli operatori privati che partecipano alle complesse attività aeroportuali, a cui comunque sono anche normativamente traslate potestà di tipo pubblicistico connesse alla sicurezza delle operazioni.

Nello svolgimento di tale funzione si deve necessariamente tenere conto dei processi di liberalizzazione dei servizi, di privatizzazione delle gestioni aeroportuali e di trasformazione di enti in società per azioni che, nonostante i rallentamenti bu-

rocratici e le difficoltose fasi di avvio dovute anche alle resistenze di un mercato tradizionalmente monopolista, sta trovando piena attuazione sul piano operativo.

A tal proposito va subito ricordato che l'ENAC, dopo la decisione della corte d'appello di Venezia in merito al disastro aereo di Verona, senza attendere modifiche di carattere normativo del codice della navigazione - da troppo tempo attese e che nonostante l'istituzione di commissioni di studio non trovano un percorso normativo, coerentemente con il ruolo di garanzia progressivamente affidato ai soggetti aeroportuali dalla normativa vigente - e nonostante le resistenze di parte del mondo sindacale ancorato nella difesa di un ruolo passivo di presidio della sicurezza aeroportuale, ha di recente indirizzato alle proprie strutture centrali e periferiche ed alle società di gestione aeroportuale le indicazioni operative per l'applicazione degli articoli 801 e 802 del codice della navigazione, necessarie a chiarire l'ambito degli interventi e le modalità di svolgimento della funzione di polizia del direttore di aeroporto alla partenza degli aeromobili.

Con tale provvedimento si è inteso fare immediata chiarezza sulle attuali attribuzioni dei soggetti che operano nel sistema dei controlli dell'aeroporto, tenendo a riferimento le valutazioni espresse dalla corte d'appello di Venezia nel giudizio sul sinistro aeronautico occorso nel 1995 sull'aeroporto di Verona, a seguito del quale sono state individuate responsabilità commissive a carico del comandante dell'aeromobile precipitato ed omissive a carico degli operatori della società di gestione addetti agli interventi di sistemazione del carico sull'aeromobile, nonché responsabilità del direttore dell'aeroporto in relazione all'esercizio delle competenze disciplinate dagli articoli 801 e 802 del codice della navigazione.

Rimane comunque evidente la necessità di procedere ad una definitiva ricognizione delle funzioni del direttore d'aeroporto previste dalla vigente formulazione del codice, sicuramente inattuale in quanto

risalente al 1942, e di adeguarle ai più recenti provvedimenti normativi che, definendo i ruoli dei diversi operatori aeroportuali ed i rapporti con l'autorità dello scalo, ripartiscano in modo più coerente tra di essi le responsabilità connesse alla conduzione degli scali, evitandosi così ipotesi di allocare competenze con riferimento ad un quadro esclusivamente formale che non trova più alcun riscontro nella realtà giuridica di oggi.

Sulla base di tali ragionamenti, il decreto legislativo 13 gennaio 1999, n.18, di recepimento della direttiva comunitaria 96/67 CE, definisce l'ente di gestione come « il soggetto cui è affidato, insieme ad altre attività o in via esclusiva, il compito di amministrare e di gestire le infrastrutture aeroportuali e di coordinare e controllare le attività dei vari operatori presenti nell'aeroporto ».

Con tali motivazioni l'ENAC ha indirizzato al presidente della IX Commissione della Camera una proposta normativa diretta alla riformulazione degli articoli 801 e 802 del codice della navigazione, nell'intento di pervenire ad una chiara affermazione della funzione di coordinamento dell'amministrazione nei confronti degli altri soggetti, pubblici e privati, che operano nell'aeroporto ed alla contestuale definizione dei compiti gestionali inerenti le attività dell'ente di gestione connessi anche alle necessarie garanzie per l'operatività in sicurezza degli scali.

Infatti, pare importante chiarire che le società di gestione sono chiamate a condurre i servizi aeroportuali in virtù di una concessione traslativa di potestà pubbliche, rimanendo incardinato in capo al direttore dell'aeroporto la titolarità di un potere di polizia che, di norma, ha necessità di essere attivato dal soggetto gestore, per interdire l'operatività aeroportuale laddove non risponda alle regole che presidiano le condizioni di sicurezza del trasporto aereo.

Naturalmente, a maggiore garanzia dell'operatività in sicurezza dello scalo, la direzione aeroportuale deve avere la po-

testà di svolgere con la propria struttura un'attività di vigilanza programmata e di attivarsi quando lo crede opportuno.

Nello stesso tempo la direzione aeroportuale, che dovrà essere ricondotta ad una relazione gerarchica rispetto ai vertici decisionali dell'ENAC - a differenza di quanto oggi previsto dal codice della navigazione -, deve mantenere un ruolo di coordinamento delle varie presenze pubbliche necessarie a garantire l'apertura di uno scalo - che, a quanto pare, ammontano a tredici unità -, che naturalmente continueranno a svolgere le proprie competenze con responsabilità esclusiva.

Proprio in ragione di tali necessari chiarimenti, che comunque già fanno parte del comune sentire giuridico, l'ENAC, per quanto riguarda la problematica dell'affidamento delle gestioni totali aeroportuali, segue con attenzione l'iter della proposta di legge C. 1431 e di quelle ad essa abbinata attualmente all'esame della IX Commissione trasporti della Camera, la cui approvazione consentirebbe di accelerare il processo di affidamento e di formalizzare in capo ad un unico soggetto di riferimento le competenze relative alla funzionalità ed operatività dell'aeroporto e di delineare con chiarezza le responsabilità dell'ente gestore in materia di sicurezza aeroportuale.

Ad oggi l'ente, pur in carenza di alcuni necessari atti presupposti quali il trasferimento dei beni demaniali su cui insistono gli scali, per senso di responsabilità connesso alla necessità di garantire la preposizione sugli scali di soggetti gestori nella pienezza dei poteri e delle responsabilità, così come richiamato nella deliberazione n. 45 del 2000 del III collegio della sezione del controllo sugli atti del Governo e delle amministrazioni dello Stato della Corte dei conti, concernente l'indagine sulla gestione dei concessionari aeroportuali e loro regime convenzionale, ha completato i procedimenti di affidamento della concessione totale nei confronti delle società di gestione degli aeroporti di Ancona, Bologna, Brescia Montichiari, Firenze, Lamezia, Palermo, Perugia, Pescara, Pisa, Reggio Emilia e Verona

Villafranca, attenendosi alle direttive ministeriali emanate il 30 novembre 2000.

Il 14 dicembre 2001 si è proceduto alla sottoscrizione delle relative convenzioni di durata provvisoriamente stabilita in tre anni, che sono state inviate al ministro delle infrastrutture e dei trasporti per l'adozione dei decreti di approvazione. Entro il mese di gennaio è previsto si concluda positivamente anche l'iter istruttorio per la SEAP, la società di gestione degli aeroporti pugliesi.

Si è altresì provveduto alla sottoscrizione delle convenzioni con le società già a gestione totale SEA e SAVE, per l'estensione della gestione del sistema aeroportuale milanese e dello scalo di Venezia Tessera, ponendo fine, in quest'ultimo caso, alla mancanza del dovuto atto di regolazione del rapporto concessorio, la cui carenza è stata più volte sottolineata dalla Corte dei conti.

Inoltre, il consiglio d'amministrazione dell'ENAC ha recentemente deliberato positivamente sull'estensione della concessione di gestione in favore della società di gestione dell'aeroporto di Bergamo (SACBO).

Tralascio alcune considerazioni, tra l'altro contenute nella relazione scritta che abbiamo consegnato, per passare alle informazioni riguardanti l'ENAC.

Con il decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250, di istituzione dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), sono state riunite in un unico soggetto pubblico le differenti competenze precedentemente esercitate da tre diverse amministrazioni: la direzione generale dell'aviazione civile del Ministero dei trasporti e della navigazione, il Registro aeronautico italiano e l'Ente nazionale della gente dell'aria.

L'ENAC, quale ente di regolazione tecnica del settore, assicura il presidio negli organismi tecnici in campo internazionale (ICAO, ECAC, JAA), regola le attività degli operatori, segue, tra l'altro, l'attuazione del « Programma di riordino della tariffazione dei servizi aeroportuali in regime di esclusiva » deliberato dal CIPE, svolge l'attività propedeutica all'affidamento a società di capitale della gestione totale ae-

roportuale, accerta l'idoneità economico-finanziaria dei vettori ai fini del rilascio delle licenze di trasporto aereo e offre un valido supporto alle attività di negoziazione dei diritti di traffico, la cui competenza è incardinata in sede ministeriale.

Nel novembre 1998 è avvenuto l'inse-diamento degli organi dell'ENAC e, solo per evidenti ritardi di carattere burocratico-amministrativo fortemente evidenziati nella citata relazione della Corte dei conti al Parlamento, nel giugno 2001 è stato compiutamente definito l'ordinamento interno dell'ente (lo statuto, i regolamenti amministrativo-contabile, tariffario e di organizzazione del personale), a cui si è pervenuti dopo un iter di approvazione da parte degli organi e dei ministeri vigilanti durato, in qualche caso, anche più di un anno.

È stato inoltre sottoscritto con il Ministero dei trasporti e della navigazione il contratto di programma, che definisce gli impegni dell'ente per i tre anni di durata del contratto.

Sono tuttora in corso di definizione le procedure di trasferimento delle risorse finanziarie, parzialmente ancora in capo all'amministrazione statale, e quelle di individuazione del patrimonio dell'ente e dei beni del demanio aeroportuale, che dovranno essere affidati in concessione alle società di gestione. In proposito vorrei segnalare la gravità della questione, perché ha ritardato fortemente anche la concessione delle gestioni aeroportuali.

Solo con la legge finanziaria 2002 si è passati, come peraltro previsto nella legge istitutiva dell'ENAC, ad un trasferimento diretto delle risorse statali in favore dell'ente, evitando così inutili ed onerose intermediazioni ministeriali, che a volte tendono a ledere l'autonomia finanziaria riconosciuta dalla legge anche a garanzia di una necessaria efficienza dell'agire dell'ente.

Solo nel dicembre 2001 è stato sottoscritto dall'ARAN il primo contratto di lavoro con i dipendenti ed è tuttora in discussione il contratto dirigenziale.

È evidente che le difficoltà incontrate nella definizione degli atti fondamentali

per la vita dell'ente ne hanno condizionato le possibilità operative; comunque nonostante ciò si è fatto molto.

Vorrei ora passare ad esaminare quello che è più direttamente connesso con la presente indagine, cioè la protezione dagli atti illeciti, la cosiddetta *security*; mentre noi parliamo genericamente di sicurezza, la terminologia inglese distingue la *security* nei confronti degli atti illeciti, soprattutto nell'ambito aeroportuale, dalla *safety*, che è la sicurezza in volo.

Gli attentati dell'11 settembre 2001 hanno comportato la necessità di introdurre nuove misure di sicurezza, soprattutto in considerazione della mutata filosofia terroristica, fondata sulla volontà suicida degli attentatori.

Si è reso pertanto necessario, nell'emergenza, adottare con immediatezza una serie di ulteriori provvedimenti aventi come aree di intervento l'aeromobile, gli equipaggi, i controlli sui passeggeri ed i bagagli a mano, sui bagagli da stiva, nelle fasi di transito, sulle merci e sulla posta, sulle attività di *handling*, oltre che sul *catering* e le provviste di bordo.

In accordo con le misure risultanti dalle intese internazionali, raggiunte o in via di definizione, sono state adottate rilevanti iniziative, sia in termini di risorse umane che finanziarie.

L'intera problematica, attesa la sua delicatezza e rilevanza sia a livello nazionale che internazionale, è stata, lo stesso 11 settembre 2001, presa in considerazione dall'unità di crisi (Nucleo politico-militare) operante presso la Presidenza del Consiglio dei ministri che ha assunto un ruolo di centro di coordinamento tra tutte le amministrazioni interessate oltre che di propulsore per l'adozione di adeguate misure.

Con decreto del ministro delle infrastrutture e dei trasporti emanato il 2 ottobre 2001, è stato ricostituito il Comitato interministeriale di sicurezza (CIS). Tale organismo, presieduto dal direttore generale dell'ENAC e composto da esperti designati dai ministeri, enti, organizzazioni ed associazioni del settore, ha il compito di elaborare il programma nazionale di

sicurezza del trasporto aereo, da applicare nel sistema aeroportuale tramite i comitati aeroportuali di sicurezza. Nella riunione dell'11 ottobre 2001 il comitato ha approvato le nuove misure del programma nazionale, entrato in vigore immediatamente. Lo scenario su cui si è lavorato prevede tre fasi: una prima di normalità; una seconda di allarme, che può estrinsecarsi a vari livelli di sensibilità relativamente a voli, aree di intervento, provenienze o destinazioni e compagnie di navigazione aerea interessate; una terza fase è relativa a situazioni di emergenza in atto. Per ognuna delle tre fasi la pianificazione prevede apposite procedure.

Tralascio ora alcuni riferimenti alle principali innovazioni che sono comunque contenute nella relazione che abbiamo predisposto.

Per le situazioni di potenziale rischio e per i voli «sensibili», il programma prevede un generale innalzamento del livello di tutti i controlli previsti per i passeggeri, per i bagagli, per gli equipaggi e per i veicoli; è prevista anche l'introduzione delle interviste ai passeggeri per definirne il profilo psicologico (*profiling*).

A differenza del passato, il comitato interministeriale resta costantemente operativo per predisporre ed adottare eventuali ulteriori misure che si rendano necessarie in relazione all'evolversi della situazione di rischio dei voli. Per i casi di emergenza una apposita commissione istituita presso il gabinetto del Ministero dell'interno ha rielaborato ed aggiornato, anche sulla base della recente normativa internazionale e con il fattivo contributo dell'ENAC, il piano di emergenza nel settore della sicurezza che va sotto il nome di «Piano Leonardo da Vinci», estendendolo anche agli aeroporti minori. Una nuova riunione del comitato interministeriale di sicurezza è stata indetta per il 25 gennaio prossimo, al fine di completare il programma nazionale di sicurezza con ulteriori prescrizioni in conformità alla normativa dell'ECAC, dell'ICAO ed alla proposta di regolamento dell'Unione europea che sarà approvata entro la metà di febbraio; tali prescrizioni riguardano l'ae-

romobile in volo e la struttura interna della cabina, il trasporto delle merci, della posta e dei pasti a bordo, le difese attive e passive del perimetro aeroportuale.

Si sta, inoltre, avviando una rivisitazione degli schemi di distribuzione degli spazi interni alle aerostazioni ed i percorsi riservati ai passeggeri al fine di evitare intrusioni in aree che debbono considerarsi «sterili». Per quanto riguarda le imprese di trasporto aereo, di gestione aeroportuale e, in minor misura, quelle di assistenza a terra, il primo pesante effetto negativo si è verificato con la denuncia, da parte degli assicuratori, dei contratti in vigore, motivata con l'insostenibilità dei rischi connessi allo stato di guerra; è noto che mentre nei confronti dei vettori aerei sono state riproposte polizze di assicurazione più onerose (sia in termini di prezzo che di copertura), nei confronti dei gestori aeroportuali i rischi in questione sono stati completamente esclusi. A fronte di questa situazione il Governo è prontamente intervenuto assumendo a proprio carico la relativa garanzia, inizialmente a beneficio delle sole imprese di trasporto aereo e successivamente anche per i gestori aeroportuali. Resta ancora da risolvere il problema dei corrispettivi relativi al controllo del bagaglio da stiva che, per il momento, è risolto da accordi tra le parti: gestore e vettore.

Secondo l'ENAC il corrispettivo deve essere in parte traslato sull'utenza, come tra l'altro avviene in Francia, tenendo conto, nella determinazione del *quantum* (da definirsi con provvedimento del ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il ministro dell'interno), che le società di gestione dovranno affrontare per lo più i costi di esercizio in quanto, come già detto, l'investimento per l'acquisizione dei sofisticati macchinari di controllo potrà essere garantito da provvidenze di carattere pubblico. Inoltre pare opportuno ricordare che il ministro delle infrastrutture e dei trasporti, su proposta dell'ENAC, ha prorogato per il 2002 il corrispettivo a carico dell'utenza per il controllo dei bagagli a mano. In ogni caso appare utile evidenziare che i tragici eventi

dell'11 settembre hanno tra l'altro messo in evidenza i problemi strutturali delle compagnie aeree che da tempo avevano dato segnali di difficoltà operative e gestionali. Quanto ai possibili effetti negativi della diminuzione dei traffici, occorrerà attendere che le tendenze attuali si stabilizzino per valutare se ci si trova di fronte ad un fenomeno di durata limitata nel tempo ovvero se la crisi del trasporto aereo, collegandosi con la crisi delle economie occidentali, debba considerarsi di natura strutturale. Ciò soprattutto per trovare possibili rimedi che ovviamente risultano essere diversi a seconda del tipo di negatività cui si deve far fronte. A tal proposito occorre ricordare che dal 1997 nell'Unione europea, con la liberalizzazione del mercato, non esiste più il concetto di compagnia di bandiera.

Come era già successo negli Stati Uniti, la liberalizzazione ha portato alla nascita di molte nuove aerolinee di modeste dimensioni o orientate a fornire migliori servizi a prezzi competitivi: le cosiddette «*no frills*» o «*low cost*». Delle vecchie compagnie di bandiera, alcune si sono rafforzate (Lufthansa, Air France e British Airways), le altre, che avevano sempre goduto di aiuti statali e che non hanno attuato una nuova strategia competitiva di mercato, si trovano ora in grossa difficoltà: la stessa Alitalia, Olympic Airways, TAP, Iberia, Air Lingus. Sabena è fallita e Swissair sopravvive solo perché, non essendo comunitaria, ha potuto godere di aiuti di Stato.

In Europa esistono 20 grosse compagnie internazionali e 50 regionali. È ora ipotizzabile che si arrivi al consolidamento di molte compagnie, non solo attraverso alleanze commerciali ma con vere e proprie fusioni, riducendosi il numero a non più di quattro compagnie internazionali e 20 regionali. In questo modo, per effetto indiretto della crisi del settore, alla ripresa, prevista allo stato delle cose, già dalla prossima primavera, verrebbe a delinarsi una massa critica tale da ridurre drasticamente i costi di struttura e diventando così competitivi nel mercato mondiale. Negli Stati Uniti le grosse compagnie

sono solo 7. Occorreranno, comunque, tre o quattro anni affinché tale processo si realizzi.

Non potendo autorizzare aiuti di Stato, l'Unione europea sta studiando un progetto per governare, magari sul piano fiscale, questo eventuale processo di consolidamento, anche per bilanciare gli aiuti (5 miliardi di dollari) che gli Stati Uniti hanno concesso alle loro compagnie dopo l'11 settembre e che sono stati a volte utilizzati per fare concorrenza proprio alle compagnie europee in tema di tariffe.

In tema di aviazione generale è da segnalare che nell'ambito del nucleo politico-militare della Presidenza del Consiglio dei ministri è stato creato un comitato, coordinato dall'ENAC, avente il compito di individuare le misure di prevenzione degli atti illeciti nell'ambito dell'aviazione generale. È da sottolineare che prima dell'11 settembre l'aviazione generale non era oggetto di particolari problemi di prevenzione, né in Italia né in altri paesi europei, e ciò in relazione ad un assunto limitato rischio terroristico, associato ad oggettive difficoltà nell'applicare misure di tale natura nel settore. Peraltro, il recente evento verificatosi a Tampa negli Stati Uniti dimostra che un evento a carattere terroristico con velivoli dell'aviazione generale è certamente possibile, ma con conseguenze di minore impatto rispetto agli attentati con velivoli dell'aviazione commerciale. Per sintetizzare direi che su tale tema vi è molta attenzione da parte dell'ENAV perché da un lato vi è la necessità di mantenere livelli di sicurezza ma dall'altro vi è l'intenzione di non deprimere eccessivamente questo settore che è già fortemente penalizzato in Italia rispetto agli altri paesi europei.

Le attività di cui si è detto si collocano nel quadro delle iniziative in materia di sicurezza poste in essere dalla Commissione europea e dall'ECAC. In particolare l'Unione europea sta finalizzando l'approvazione di un regolamento che, nella sostanza, recepisce nell'ordinamento comunitario il Documento 30 sulle procedure di sicurezza elaborato in ambito ECAC (*European civil aviation conference*). La pro-

posta di regolamento prevede, per tutti gli aeroporti dell'Unione, l'effettuazione di *audit*, da parte di ispettori certificati presso l'ECAC, sullo stato di attuazione delle misure di sicurezza, nonché l'istituzione di controlli di qualità all'interno di ciascuno Stato membro per l'applicazione uniforme e completa dei controlli di sicurezza stabiliti. Il controllo sull'aeroporto di Fiumicino è previsto per i primi di febbraio del 2002.

Tali previsioni impongono la necessità di reperire, in tempi brevi, data la carenza di personale dell'ENAC del settore, le risorse umane indispensabili per potere effettuare i controlli di qualità nel sistema aeroportuale italiano; risorse da addestrare e certificare secondo le prescrizioni internazionali. Si ricorda che l'ECAC, cui partecipano 38 Stati europei, è un organismo internazionale tecnico che da 45 anni opera per l'armonizzazione dell'aviazione civile nel suo complesso; attualmente e sino al giugno 2003 è presieduto dal presidente dell'ENAC.

Particolarmente incisivo è stato l'intervento dell'ECAC che già il 20 settembre 2001 ha istituito tre distinti gruppi di lavoro, dei quali hanno fatto parte anche esperti americani della FAA (*Federal aviation administration*) e israeliani per l'approfondimento dei seguenti aspetti correlati alla sicurezza: la prima *task force* si è occupata di procedure di sicurezza in volo, controllo effettivo ed accesso alla cabina, personale di sicurezza a bordo e assicurazione che, durante una crisi, le comunicazioni tra aereo e terra rimangano operanti; la seconda *task force* si è occupata di revisione delle linee base delle misure AVSEC contenute nel Documento 30 e cioè che particolare attenzione venga data alle procedure ed alle macchine per il controllo dei passeggeri e del bagaglio a mano con eventuale coinvolgimento dell'industria; la terza *task force* si è occupata dell'effettiva applicazione delle misure contenute nel Documento 30 con indicazioni circa i programmi e i controlli di qualità negli Stati membri e rafforzamento

del programma di ispezioni ECAC per monitorare i controlli di sicurezza sugli aeroporti.

Per completare il panorama degli interventi e delle iniziative adottate a livello internazionale a seguito di quanto accaduto l'11 settembre, l'ICAO (*International Civil Aviation Organisation*) ha convocato una conferenza internazionale dei ministri dei trasporti per approfondire anche a livello politico la nuova realtà che scaturisce dai predetti attentati. Tale conferenza si svolgerà a Montreal dal 19 al 20 febbraio prossimi.

Per quanto riguarda la sicurezza del volo (*safety*), nella legge istitutiva l'ENAC è configurato come ente regolatore del settore, anche ai fini della sicurezza del trasporto aereo. L'ente assicura un'adeguata presenza in ambito sopranazionale; sviluppa normative armonizzate con quelle internazionali di riferimento e procedure efficienti; garantisce, attraverso controlli non solo formali, l'attuazione delle normative e, in definitiva, la sicurezza dell'utente aeronautico. L'ENAC è pertanto il titolare della *regulatory safety*, cioè della sicurezza che emana dalla normativa e dal controllo della sua attuazione. Spetta, quindi, all'ENAC assolvere i compiti di sorveglianza sulla sicurezza (*safety oversight*) attribuite all'autorità dell'aviazione civile, in particolare, dagli annessi ICAO 1, 6, 8 e 14 rispettivamente in materia di licenze di personale di volo, operazione di trasporto commerciale, aeronavigabilità, aeroporti.

Relativamente all'organizzazione, per lo svolgimento di tali impegnativi compiti, il nuovo regolamento di organizzazione e del personale dell'ente ha configurato un dipartimento per la sicurezza composto da due aree organizzative, che sovrintendono alla regolamentazione della sicurezza del volo e alle infrastrutture aeroportuali, e da due unità di coordinamento con l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, l'ENAV e l'aeronautica militare. Dal dipartimento per la sicurezza dipendono funzionalmente anche le strutture di sorveglianza periferiche dislocate sugli aeroporti e nei centri territoriali che sovrintendono agli

aspetti di aeronavigabilità. Si è realizzata in tal modo una struttura unitaria in grado di garantire lo sviluppo delle regole tecniche necessarie, delle procedure per la loro attuazione e di effettuare una costante attività ispettiva basata su programmi più che su singoli episodi. Con ciò si è assicurata la presenza sul territorio in modo che l'attività di controllo sia di immediata attuazione e tenga conto delle necessità operative dell'utente, al quale deve essere garantito il supporto autorevole, la certezza delle regole, l'efficienza procedurale e gestionale. La funzione di normazione tecnica (comune a tutte le aree organizzative) è stata riportata alle dirette dipendenze della direzione generale per assicurare al massimo livello la verifica della congruità regolamentare con gli indirizzi e i vincoli di natura giuridica ed un sistema di gestione della regolamentazione centralizzato ed omogeneo rispetto alle esigenze delle varie aree. Nell'ambito del dipartimento per la sicurezza, l'area organizzativa centrale, denominata « regolamentazione sicurezza », comprende una serie di strutture specialistiche che abbracciano tutte le competenze del settore della navigabilità, delle operazioni di volo e delle licenze aeronautiche, nonché di quei settori funzionali o complementari alla gestione della sicurezza del volo (la registrazione degli aeromobili, la medicina aeronautica, la ricerca ed il fattore umano). L'area infrastrutture aeroportuali, anch'essa articolata in servizi specialistici (progetti, costruzioni ed operatività), governa la sicurezza del « lato terra » dettando le regole sulla sicurezza delle infrastrutture di volo e verificandone l'attuazione in termini costruttivi ed operativi a cura degli enti di gestione degli organismi istituzionalmente preposti, in stretta connessione con l'ENAV e l'aeronautica militare.

L'annosa problematica degli ispettori di volo è stata affrontata dal consiglio di amministrazione, che ha definito l'organico di 50 ispettori autorizzandone il reclutamento con requisiti assolutamente conformi alle raccomandazioni ICAO. Nel corso del 2001, pur non potendo svolgere

concorsi in assenza di assetti organizzativi formalmente definiti, sono stati comunque attuati meccanismi di selezione di 16 nuove professionalità esperte che, dopo un corso di formazione tenuto dall'ENAC, sono state inserite nell'organico del servizio operazioni volo. Attualmente sono in servizio 27 ispettori di volo, impiegati prevalentemente nelle attività ispettive delle imprese del trasporto aereo e nelle verifiche dell'addestramento del personale navigante, sulla base di programmi ispettivi predisposti allo scopo. Il numero di ispettori è comunque ancora molto al di sotto dell'organico previsto e sensibilmente inferiore alle esigenze operative.

Passerò ora ad elencare alcuni aspetti inerenti alla normativa per la sicurezza del volo. Il settore della sicurezza aeronautica è tradizionalmente uno dei più regolati. Tale regolamentazione si basa sulle normative relative alla progettazione, costruzione, esercizio degli aeromobili, alla qualificazione del personale navigante, alla manutenzione, costruzione, operatività degli aeroporti, alla navigazione ed al controllo del traffico aereo. L'ICAO - come è noto - garantisce lo sviluppo degli standard minimi comuni a tutta la comunità internazionale e definisce le linee guida per le organizzazioni nazionali preposte alla verifica di tali standard. L'Italia, in ossequio all'articolo 37 della convenzione di Chicago, con la legge n. 213 del 1983 ed il decreto del Presidente della Repubblica n. 461 del 1985, ha recepito nell'ordinamento nazionale i principi generali contenuti negli annessi ICAO. Da allora solo i regolamenti tecnici relativi alla navigabilità degli aeromobili e quelli sulle licenze del personale di volo erano stati resi conformi ai rispettivi annessi, presentandosi per gli altri una diffusa situazione di incertezza sullo stato di recepimento e di attuazione. Nell'aprile 2001 il consiglio di amministrazione dell'ente, in virtù dei poteri di regolamentazione tecnica conferiti all'ENAC dal decreto legislativo n. 250 del 1997, ha deliberato l'adozione dei provvedimenti attuativi relativi a tutti gli annessi ICAO. In particolare, con la delibera 16/2001 sono stati resi applicabili gli standard

dell'annesso 14 inerenti alla costruzione e all'operatività degli aeroporti ed in generale degli aerodromi. Per problemi di carattere burocratico-amministrativo connessi alla vigilanza ministeriale, la delibera è stata formalmente adottata una seconda volta nel novembre 2001 e così finalmente si è potuta avviare la fase di elaborazione tecnica. L'annesso 14 riguarda anche gli impianti visivi luminosi degli aeroporti, che sono aspetti connessi anche con l'incidente di Linate. L'ENAC ha, infatti, attivato un gruppo di lavoro interno per una rapida elaborazione dei requisiti tecnici relativi agli aeroporti, conformi alle disposizioni dell'annesso 14 e per l'individuazione di un piano di azioni mirato al recepimento dei requisiti relativi agli altri annessi, da completare entro il corrente anno 2002.

Vorrei ricordare anche i regolamenti della JAR (*Joint Aviation Requirements*) emesse dalle *Joint Aviation Authorities* (una costola dell'ECAC), cui l'ENAC partecipa in virtù degli accordi di Cipro del 1990. L'ente è poi presente nelle sedi ICAO dove vengono sviluppati gli standard di tutti gli annessi e partecipa con propri esperti in quasi tutti i gruppi di lavoro JAA. L'ENAC, inoltre, è in procinto di rendere obbligatoria in Italia la normativa sul servizio medico di emergenza con elicotteri, emessa dalle JAA, anticipando la generale applicabilità della JAR-OPS 3, relativa al trasporto commerciale con elicotteri, che è prevista a partire dal primo ottobre 2003. In tal modo si uniformeranno allo standard europeo le attività di eliambulanza funestate di recente da parecchi incidenti di volo. Per il personale navigante le norme JAR FCL diventeranno applicabili entro il 28 febbraio 2002 (relativamente a ciò vi è un po' di ritardo, ma anche altri paesi non sono molto più avanti di noi). L'attuazione richiede un rilevante sforzo organizzativo delle strutture dell'area regolamentazione sicurezza e gli uffici periferici dell'ente stanno lavorando sulla base di un apposito progetto. Notevole è il numero dei soggetti interessati (aziende di trasporto aereo, scuole di volo, piloti) che stanno già ade-

guandosi alla nuova normativa attraverso precisi meccanismi di formazione, riqualificazione e certificazione. Nel settore tecnico operativo la normativa nazionale per la sicurezza è in fase di profonda rivisitazione e sistematizzazione affinché essa sia adeguata ai principi di semplificazione, efficacia e trasparenza che sono alla base del mandato attribuito all'ENAC dalla legge istitutiva.

Le attività normative in corso riguardano in particolare: l'adeguamento dei requisiti di qualificazione dei responsabili operativi delle imprese di trasporto aereo; le norme sui limiti di impiego di servizio del personale navigante e sulla qualificazione degli equipaggi; le condizioni operative per le attività di volo su aeroporti in zone montagnose; la revisione dei requisiti per le operazioni in VFR notturno; la normativa di sicurezza per le operazioni dell'aviazione generale e del lavoro aereo; l'analisi degli incidenti, degli inconvenienti e delle eccedenze rispetto agli standard operativi di volo, per la quale è stata già deliberata l'istituzione di un apposito ufficio nell'ambito del dipartimento per la sicurezza, anche per fornire adeguata risposta ad una direttiva comunitaria di imminente emissione.

L'azione di sorveglianza dell'ente sulla sicurezza aeronautica è proseguita secondo le indicazioni metodologiche fornite nella precedente audizione, e cioè attraverso sistemi di sorveglianza integrati costituiti da attività di verifica pianificate e da quelle correnti. Le attività pianificate sono state sviluppate utilizzando tecniche di *auditing*, riguardanti sia il sistema organizzativo delle aziende interessate sia il prodotto o il servizio dalle stesse sviluppato. Accanto a ciò è stata effettuata l'attività ispettiva straordinaria, quale quella di indagine su incidenti ed inconvenienti, mirata alla determinazione delle cause per l'adozione di prescrizioni e miglioramenti tecnici ed organizzativi, e quella per la verifica di criticità o inadempienze tecniche ed organizzative, generalmente senza preavviso. La sorveglianza nel trasporto aereo è stata strutturata assegnando al singolo operatore o

impresa manutentiva un *team* ispettivo, composto da ingegneri e piloti, e definendo le cadenze e le attività da svolgere, congiunte o individuali. Tale metodologia, già utilizzata da lungo tempo dalla componente tecnica, si è resa possibile anche per il settore operativo in ragione dell'incrementato numero delle risorse ispettive acquisite, tuttavia non ancora sufficienti per un esaustivo ed efficace regime di sorveglianza. L'attività ispettiva ha riguardato 113 esercenti abilitati al trasporto pubblico passeggeri, tra i quali 24 svolgono attività di trasporto pubblico passeggeri di linea o *charter* (si tratta in sostanza delle compagnie aeree del settore), 120 ditte di manutenzione, oltre 600 aeromobili da trasporto, 5900 piloti di linea, 3500 assistenti di volo, 2800 tecnici della manutenzione certificati per la rimessa in servizio degli aeromobili. A ciò si aggiungono le scuole ed i centri di addestramento per tecnici e personale navigante. L'attività è stata svolta da 55 ingegneri e tecnici diplomati e da 27 ispettori di volo che - come già detto - diventeranno 50 nel prossimo futuro. Nel settore tecnico le strutture periferiche hanno garantito la verifica ispettiva di tutte le aziende aeronautiche di costruzione e manutenzione, attraverso la verifica sia sui sistemi organizzativi sia sugli aeromobili e sui processi costruttivi e manutentivi.

In varie occasioni l'attività ispettiva ha portato all'emissione di provvedimenti sanzionatori sulle certificazioni e sulle idoneità riconosciute.

Si cita a titolo di esempio l'intervento di sospensione dell'idoneità tecnica di un vettore nazionale nel mese di febbraio 2001, essendosi riscontrata, nel corso di un'ispezione di funzionari del locale ufficio di sorveglianza, che su ambedue gli aeromobili della flotta non erano state applicate alcune prescrizioni di navigabilità per negligenza degli organismi tecnici della compagnia.

La sospensione è stata emanata dopo che la compagnia non era stata in grado di proporre un idoneo sostituto del direttore tecnico responsabile della mancata applicazione delle prescrizioni di naviga-

bilità e dimissionario dall'incarico. L'atto sospensivo dell'ENAC, doveroso e opportuno a fronte di una palese carenza di requisiti tecnici di idoneità, è stato contestato vigorosamente oltre che dalla società coinvolta anche dalle istituzioni locali e dalla stampa siciliana.

Nel 2002, a condizione di poter disporre di un adeguato numero di risorse, il Dipartimento Sicurezza si propone di incrementare sensibilmente l'attività in accordo a programmi ispettivi fra i quali si segnala il Programma operativo sorveglianza imprese (POSI) che definisce specifici obiettivi ispettivi quantitativi per ciascuna delle imprese sorvegliate.

Dal quadro precedentemente esposto emerge l'assoluta necessità che le strutture tecniche ed operative dell'ENAC siano urgentemente potenziate con nuove risorse specialistiche, in particolare ingegneri ed ispettori di volo, sia per mantenere lo standard ispettivo già conseguito che per attivare nuovi programmi derivanti dalle crescenti esigenze di garanzia della sicurezza del volo.

Sulla sicurezza aeroportuale l'ENAC ha affrontato metodicamente e con incisività le problematiche relative alla sicurezza aeroportuale, promuovendo attività finalizzate al miglioramento della funzionalità delle infrastrutture di volo. A seguito della soppressione dei capitoli di spesa statali per interventi aeroportuali, sono state destinate ai gestori aeroportuali risorse economiche, attraverso le entrate di cui all'articolo 17 della legge n. 135 del 1997 (diritti per l'uso degli aeroporti) allo scopo di realizzare prioritari interventi sulle infrastrutture di volo e sui relativi impianti di competenza dell'Ente.

L'azione dell'ENAC rispetto alla sicurezza operativa aeroportuale è stata attuata tramite la costituzione del comitato per l'operatività e la sicurezza degli aeroporti, a seguito della nuova organizzazione dell'ente, nell'ambito del dipartimento sicurezza dell'ente, cui partecipano anche rappresentanti dell'ENAV e dell'Aeronautica Militare. Compito di tale comitato è ricercare, con il contributo dei soggetti interessati e quindi in un unico contesto,

le azioni da adottare in materia di operatività aeroportuale; fra i temi affrontati nel corso dell'ultimo anno sono da evidenziare le misure di sicurezza emanate o raccomandate per le operazioni su alcuni aeroporti che presentavano criticità anche dal punto di vista della situazione orografica e degli ostacoli nelle procedure di decollo e atterraggio; gli interventi in tal senso sono stati effettuati sugli aeroporti di Fiumicino, Malpensa, Napoli, Reggio Calabria, Bolzano, Albenga, Genova ed altri scali minori.

Occorre segnalare come le azioni di ENAC a salvaguardia della sicurezza hanno registrato spesso resistenza da parte delle istituzioni territoriali, per i riflessi economici negativi conseguenti alle limitazioni imposte all'operatività aeroportuale.

Sono state fatte visite ispettive, sia su aeroporti civili, quali Malpensa, Fiumicino, Palermo, Catania, sia, congiuntamente con l'aeronautica militare, su aeroporti militari aperti al traffico civile, quali Treviso, Ancona, Verona, Rimini, Brindisi, Pisa e così via, per il loro adeguamento in termini infrastrutturali ed impiantistici agli standard dell'aviazione civile.

C'è un confronto con l'aeronautica militare e con l'ENAV per la valutazione congiunta degli aspetti tecnici, operativi e normativi per il cambio di *status* di alcuni aeroporti militari aperti al traffico civile ed il conseguente trasferimento al demanio trasporti. A tale riguardo si evidenzia che ENAC ha contribuito alla definizione di un programma di dismissione di alcuni aeroporti per i quali l'aeronautica militare aveva comunicato il proprio disinteresse operativo e tale contributo si è concretizzato in un protocollo d'intesa tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministero della difesa, inviato al gabinetto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per la definitiva condivisione e sottoscrizione.

Vorrei ricordare che in alcuni paesi, in cui il servizio aeronautico è più avanzato, esiste una netta distinzione tra gli aeroporti civili e militari; in Italia, invece, esistono ancora parecchi aeroporti misti e

ciò determina ovviamente diverse problematiche derivanti dalla commistione dei due tipi di traffico. Sarebbe auspicabile che nel prossimo futuro ci fosse una netta separazione tra i due tipi di aeroporti.

Sull'attività di regolamentazione ICAO, il consiglio di amministrazione dell'ENAC con delibera del novembre 2001 ha recepito gli standard riportati nell'annesso XIV, stabilendo l'adeguamento, in termini di infrastrutture ed impianti, entro 12 mesi per gli aeroporti con traffico commerciale superiore a 600 mila passeggeri all'anno ed in 24 mesi per i restanti. Successivamente è stata disposta l'emana-zione di una specifica normativa tecnica che è ora in corso di definizione e che consentirà, nel corso del 2002, di dare attuazione al programma suddetto.

C'è un impegno alla utilizzazione tempestiva dei fondi disponibili; con i fondi di cui all'articolo 17 della legge n. 135 del 1997, i gestori aeroportuali predispongono piani di intervento, diretti prioritariamente alla sicurezza in termini di realizzazione di infrastrutture, impianti e servizi ed inoltre, nel caso di ulteriore disponibilità economica, all'adeguamento delle singole infrastrutture per consentirne l'omogeneizzazione, così da garantire lo stesso livello di operatività agli aeromobili nelle fasi di decollo, atterraggio e movimentazione a terra.

Sono state poi emanate dieci circolari su materie tecnico-operative connesse alle infrastrutture aeroportuali.

Sulle problematiche di sicurezza relative ai settori di competenza ENAV, già prima dell'incidente di Linate, avvenuto l'8 ottobre 2001, l'ENAC è intervenuto, a seguito di varie segnalazioni, per verifiche sugli impianti e sistemi di competenza di ENAV.

In particolare per quanto concerne la presenza del fenomeno di *windshear*, a seguito di una segnalazione riguardante il sistema LLWSAS installato da ENAV sull'aeroporto di Palermo, sono stati promossi incontri con le società, allo scopo di individuare immediate azioni per rendere affidabile il predetto impianto, in termini di effettiva validità delle segnalazioni

emesse e di conoscere il programma di installazione di analoghi sistemi tecnologicamente avanzati sui restanti scali.

L'ENAV non ha ancora formalizzato come intende procedere per adeguare l'impianto di Palermo e per dotare gli altri scali. Nel frattempo l'impianto di Palermo è stato ricondotto in una fase sperimentale.

A seguito di una *runway incursion* su Malpensa, è stata verificata l'inadeguatezza della segnaletica verticale per la movimentazione a terra degli aeromobili e si è provveduto a richiedere la costituzione di una apposita commissione, prevista per un aeroporto che opera in bassa visibilità e di tipo *heavy traffic*, così come previsto dall'ICAO. La stessa azione è stata adottata per l'aeroporto di Fiumicino, con le stesse problematiche riscontrate ed in relazione alla stessa tipologia di traffico. È stato richiesto ad ENAV di fare conoscere lo stato degli aiuti visuali di propria competenza relativamente alla segnaletica verticale e orizzontale, per tutti i restanti aeroporti.

Dopo l'incidente di Linate sono state poste in essere una serie di azioni che si concretizzano nell'immediato coinvolgimento delle sedi periferiche per una rapida verifica sugli aeroporti dello stato della segnaletica orizzontale e verticale e nella richiesta all'ENAV di comunicare le modalità di espletamento della movimentazione a terra degli aeromobili in bassa visibilità, nell'ambito di un adeguato sistema SMGCS che comprenda anche l'ausilio di un radar di terra (SMR).

Malgrado ripetute richieste, anche formali, ENAV ancora non ha fatto conoscere come intende adottare differenziati sistemi SMGCS, in relazione alle tipologie aeroportuali in termini di infrastrutture, livelli di visibilità ed entità di traffico.

In relazione allo stato della situazione in termini di impianti, procedure e servizi di competenza ENAV, ENAC ha operato per senso di responsabilità ed a prescindere dalle competenze richiedendo alle sedi periferiche controlli e l'adozione di interventi, ove possibili.

Nel settore delle operazioni a terra degli aeromobili in bassa visibilità, l'ENAC ha promosso riunioni e gruppi di lavoro, attraverso i quali sono state tarate procedure sull'aeroporto di Malpensa che, tenendo conto della carenza del supporto tecnologico (radar di terra, impianti AVL), consentano operazioni in sicurezza con la verifica delle situazioni da parte dei piloti e con la conferma da parte dei controlli (accertamento demandato a più di un soggetto per consentire al pilota di ricevere un ritorno di verifica sulle informazioni fornite).

L'ENAC inoltre ha fornito ad ENAV, con il consenso del ministero vigilante, la propria disponibilità a collaborare in tale settore anche per i restanti aeroporti con operazioni in bassa visibilità.

Infine, sui *team* ispettivi, a seguito delle verifiche effettuate sugli aeroporti ed a seguito dell'incidente su Milano Linate, che ha rilevato carenze in settori di competenza di altri soggetti preposti al settore, l'ENAC ha ritenuto di promuovere una complessiva ed esaustiva verifica della rispondenza degli aeroporti, in tutti i settori interessati, alla relativa regolamentazione ICAO.

Al fine di attuare quindi una più penetrante azione di verifica dello stato delle infrastrutture e di tutti gli impianti e sistemi aeroportuali, sono stati costituiti *team* ispettivi a struttura interdisciplinare che, sulla base di schede appositamente progettate, dovranno effettuare nei prossimi tre o quattro mesi un capillare e completo monitoraggio degli aeroporti aperti al traffico commerciale sotto il profilo della sicurezza; da un monitoraggio di questo tipo sarà ricavata una serie di indicatori significativi e comuni a tutti gli aeroporti nazionali, riferibile alle specifiche infrastrutture di volo, agli standard ed alle procedure tecnico-operative applicate ed allo stato delle aree critiche circostanti.

Il forte compito affidato a tali *team* è quello di registrare le eventuali carenze infrastrutturali o le inadempienze rispetto alle normative internazionali e proporre le priorità degli interventi da realizzare.

Occorre segnalare che le schede di rapporto di ispezione, non solo ripropongono quanto già inserito in analoghi elaborati utilizzati da ENAC per le verifiche effettuate, ma sono integrate da elementi, dati, parametri e valutazioni di competenza di altri soggetti ed istituzioni, per aeroporti dove vengono da questi svolti servizi nelle operazioni di volo.

Per l'analisi dello stato degli aeroporti sottoposti ad ispezione, saranno impegnate risorse umane ed economiche adeguate, al fine di pianificare la standardizzazione sia delle procedure, sia degli interventi migliorativi.

Le indicazioni che emergeranno dalle visite ispettive consentiranno una migliore taratura dei programmi di assegnazione delle risorse economiche disponibili (sia di fondi speciali, sia ordinari — articolo 17 della legge n. 135 del 1997), rendendo più incisiva l'azione di ENAC in materia di salvaguardia della sicurezza delle operazioni di volo e relativi impianti.

Laddove, all'esito delle visite ispettive, i soggetti pubblici o privati chiamati ad intervenire per effettuare le realizzazioni ritenute necessarie a garanzia della migliore operatività in sicurezza degli scali dovessero tardare nel compimento dei lavori, sono previste anche azioni di carattere ordinatorio da parte dei direttori degli aeroporti per obbligare agli adeguamenti richiesti.

PRESIDENTE. Ragioni di tempo mi impongono di invitarla a sintetizzare la restante parte della sua relazione.

ALFREDO ROMA, Presidente dell'ENAC. In estrema sintesi, all'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo spettano tre compiti: condurre le inchieste tecniche relative a tutti gli incidenti ed inconvenienti gravi verificatisi sul territorio nazionale; elaborare, a seguito delle risultanze delle inchieste, specifiche raccomandazioni di sicurezza; svolgere attività di studio e di ricerca nello specifico campo della sicurezza del volo.

In effetti, l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, a nostro parere, si

dovrebbe chiamare Agenzia per le investigazioni, sia sugli incidenti, sia sugli inconvenienti aeronautici, nel senso che la sicurezza attinente al volo viene in realtà effettuata da tutti, dal momento della progettazione, fino al momento della conduzione dell'aereo. Siamo ancora cercando di perfezionare un accordo con l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo in vista di un rapporto di collaborazione più stretto, così come avviene in altri paesi.

Per quanto riguarda il problema delle risorse umane, la questione riguarda la necessità di assunzione di nuove professionalità, di cui abbiamo estremo bisogno. Siamo effettuando lo studio e la reingegnerizzazione di tutti i processi fondamentali. Abbiamo identificato e stabilito le esigenze per i prossimi tre anni. Abbiamo iniziato a bandire concorsi per l'assunzione di personale ma, nello stesso tempo, dobbiamo anche rilevare che la finanziaria ha bloccato tali assunzioni, per cui ritengo che anche il nostro ente si troverà, in futuro, in gravi difficoltà per supplire alle professionalità di cui avremo bisogno (specialmente se la riforma dell'aviazione civile assegnerà ad ENAC maggiori compiti).

Il quadro di adempimenti, di attività, di difficoltà e di sofferenze presentato in questa relazione non è sicuramente esente da criticità, la cui soluzione è compito precipuo dell'ENAC.

Molte di queste criticità sono state ereditate dall'ente, che si è fatto carico di tutte le situazioni pregresse, in uno scenario la cui definizione normativa non è tuttora ultimata.

In tale quadro, tutti, dai vertici, alla dirigenza, al personale hanno assunto un rilevante e concreto impegno di miglioramento e di cambiamento. È significativo ricordare l'impegno del consiglio di amministrazione che, nelle sue 70 sedute in poco più di tre anni, ha assunto oltre 200 deliberazioni, molte delle quali di rilevante contenuto strategico per il governo del settore, e l'azione della dirigenza a supporto degli organi di vertice che ha reso possibile lo sviluppo dei progetti e degli altri oggetti di deliberazione.

Oggi l'ente, anche alla luce degli ultimi avvenimenti, ha bisogno di intensificare i suoi sforzi per superare rapidamente ed efficacemente le criticità presenti; in tal senso deve essere dotato di maggiore forza e fiducia istituzionale.

Per realizzare gli importanti programmi normativi, operativi, di formazione e di coordinamento delle attività territoriali, l'ENAC deve essere dotato di maggiori risorse umane, economiche e strumentali; deve essere affrancato quanto più possibile da vincoli burocratici ed amministrativi, in un'ottica di massimo rispetto e consapevolezza della sua funzione di pubblico servizio e nella piena responsabilità di risultato, mirato alla garanzia dello svolgimento e dell'efficacia dei compiti istituzionalmente assegnati.

Auspichiamo in tal senso, così come indicato nelle conclusioni elaborate dalla commissione Riggio, anche interventi normativi che, nel rispetto delle differenti funzioni svolte dai vari enti ed agenti istituzionali, conducano rapidamente all'eliminazione di norme di legge obsolete, ad una radicale revisione del codice della navigazione, alla chiarificazione delle competenze nei settori di possibile sovrapposizione nell'ambito della missione civile, ad una migliore definizione dei ruoli dei soggetti pubblici e privati coinvolti, all'individuazione di un riconosciuto ed autorevole momento di coordinamento in ambito aeroportuale, ad una chiara e definita funzione di vigilanza dell'esecutivo, rispettosa dell'autonomia dell'ente.

In particolare, si confida che l'autorità di Governo possa rendersi garante dell'accelerazione delle procedure necessarie ad assicurare la piena operatività e la reale capacità di agire dell'ENAC che, proprio perché rivolta a presidio dell'operatività in sicurezza del trasporto aereo, non deve soffrire momenti di interdizione burocratica lungo il proprio importante cammino.

PRESIDENTE. Ringrazio il presidente Roma e do la parola ai colleghi per eventuali domande.

ANDREA GIBELLI. Pur ringraziando il presidente dell'ENAC per la relazione pre-

sentata, rimango del parere che bisognasse definire con maggiore sintesi aspetti e problemi trattati, al fine di permettere al Comitato di puntualizzare in maniera più compiuta le linee essenziali del dibattito, nel tentativo di svolgere un lavoro più proficuo, nello spirito stesso che ci ha animato in seguito alla tragedia di Linate.

Mi sarei aspettato, quindi, una maggiore sintesi. Alla luce di quanto esposto, infatti, verrebbe quasi voglia di chiedere, alla presidenza e al Comitato tutto, di svolgere un'indagine conoscitiva solo sull'ENAC, poiché in questa sede sono state affrontate problematiche che difficilmente riusciremo ad esaminare, vista la complessità della relazione presentata.

Vorrei quindi limitare la mia esposizione a quelli che, a mio avviso, sono i motivi scatenanti che hanno portato due Commissioni, alla Camera e al Senato, a prevedere l'istituzione di questo Comitato paritetico.

In particolare, per quanto riguarda le azioni che l'ENAC ha svolto nel campo della sicurezza, è stata fatta una lunga e dettagliata elencazione che, tutto sommato, rispetto allo stato reale dei fatti e alla situazione nell'ambito del comparto aereo, mi sembra addirittura poco aderente alla realtà.

Inviterei dunque ad una maggiore puntualizzazione perché mi trovo - così come anche gli altri colleghi - nella doppia veste di membro di questo Comitato e di cittadino che, pur utilizzando abitualmente gli aerei, non si trova certo nella condizione di avere la percezione reale della portata di tutti i provvedimenti elencati.

Nel caso di Linate, ricordo che fui uno dei primi ad arrivare all'aeroporto (dopo il presidente naturalmente). Vorrei però rilevare proprio le difficoltà incontrate per avere risposte certe ed individuare interlocutori altrettanto definiti. Il dramma di quanto accaduto non può certamente trapeolare dalle parole di questa relazione ma merita risposte concrete, al fine di rafforzare la certezza degli operatori e degli utenti e permettere a questa Commissione di svolgere il suo importante compito.

In particolare, nella relazione che lei ci ha consegnato, si legge, a pagina 30, quanto segue «...a seguito delle verifiche effettuate sugli aeroporti ed a seguito dell'incidente su Milano Linate, che ha rilevato carenze in settori di competenza di altri soggetti preposti al settore...».

Questa è una affermazione particolarmente grave, anche per come è stata formulata: essa, rivelando che ci si è attivati soltanto dopo gli avvenimenti di Linate, continua a caratterizzarci come un paese che - un po' come è accaduto per i trafori - si ricorda della sicurezza solo quando si verificano incidenti mortali, cioè situazioni, da tutti i punti di vista, irreversibili.

Quindi, al di là del dettaglio della relazione, lo spirito che fino ad oggi ha animato i lavori del Comitato è consistito nella individuazione della verità: non, però, della verità il cui accertamento è demandato ad organi terzi quali la magistratura, ma della verità funzionale alla produzione di documenti che siano adeguati alle esigenze del paese. Noi, tale verità, la vogliamo; la esigiamo, in particolare modo, dall'ENAC e da tutti gli organi che la legislazione degli ultimi anni ha istituito proprio al fine di evitare che si ripetano gli eventi che purtroppo ancora accadono.

PRESIDENTE. Vorrei rivolgere al presidente dell'ENAC alcune domande specifiche per capire se si possa desumere una regola, negativa, di carattere generale. Voi ci avete consegnato, oggi, sull'incidente di Linate, una memoria che, a mio avviso, fornisce elementi ricostruttivi - mi consenta l'espressione - largamente superficiali. Infatti, non si entra nel merito di quanto esattamente è accaduto anche se, forse, non era vostro compito provvedere a ciò.

Ora, se non ho capito male, presidente, a Linate, a prescindere dalla questione circa l'errore umano, si è verificata, ad un certo momento, la seguente situazione. Il pilota del CESSNA - avendo inaspettatamente scorto, sulla pista, un S4 - lo ha segnalato alla torre, tant'è vero che la

torre, per due volte, ha chiesto dove si trovasse esattamente. Il pilota del CES-SNA, per la seconda volta, ha segnalato alla torre che si trovava ad uno *stop bar* denominato S4. L'incertezza del controllore di volo che rispondeva dalla torre rivela la circostanza che non conoscesse la presenza, sulla via del rullaggio, di tale segnalazione. Nel contempo si deve aggiungere che, a partire dalla biforcazione dove R6 ed R5 erano chiaramente segnati - dal momento, quindi, dell'errore - e fino al punto di uscita, non vi era più alcuna segnalazione di terra idonea ad indicare al pilota che fosse sul posto sbagliato; anzi, ve ne era un'altra che non significava nulla, né per il pilota del CES-SNA, né, tanto meno, per il controllore che stava in torre.

Le ho citato l'episodio in considerazione della circostanza che, nel provvedimento istitutivo dell'ENAC - decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250 -, all'articolo 2, comma 1, lettera a), si prevedono tra le funzioni dell'ente istituendo quelle di « regolamentazione tecnica ed attività ispettiva, sanzionatoria, di certificazione, di autorizzazione, di coordinamento e controllo ». Vorrei, pertanto, capire se rientra nei compiti dell'ENAC verificare che tutto, sulla pista, sia in sintonia con le regole e, soprattutto, che tutto sia in ordine avuto riguardo alle conoscenze delle problematiche relative alle piste. È l'ENAC l'ente preposto a controllare e verificare che l'ENAV sia *up to date* - sia, cioè, nelle condizioni di capire e sapere tutto - e che, quindi, il controllore sappia come è fatta la pista? Questa è la domanda.

Inoltre, nella vostra relazione, parlate di Palermo; ricorderanno i colleghi che a Palermo vi è stato un problema proprio a causa del *windshear*: pare sia stata installata una strumentazione largamente obsoleta. Domando se è mai possibile che, in questo paese, si installino apparecchiature sbagliate e che solo successivamente si appuri - scrivete infatti nella relazione che in seguito avete ricondotto la strumentazione in oggetto ad una fase sperimentale onde poterla riattivare - che sono

appunto sbagliate? Dunque, quanto in genere accade è questo: un ente decide di comprare uno strumento inadeguato (che naturalmente, non funzionerà); a questo punto, mentre l'apparecchio continua a non funzionare (infatti il *windshear* a Palermo è un problema), l'ENAC, ad un certo momento, verifica che lo strumento non funziona e, quindi, lo riporta ad uno stadio sperimentale. Rimane il fatto che a Palermo, come è emerso in questa sede, si atterra e si decolla senza uno strumento adeguato di verifica del *windshear*.

Do ragione al collega Gibelli circa la considerazione di quanto difficile sia, oggi, formulare domande in base alla lettura attenta della documentazione che ci avete portato; penso che tutti torneremo, quindi, alla memoria storica di quanto abbiamo sentito. A fronte di episodi del genere, l'ente è in condizione di attivare un percorso di regolamentazione, di controllo e di ispezione tale da evitare che eventi siffatti si verifichino? O forse l'ENAC ha altre competenze? Se, invece, come mi sembra di poter immaginare, tali interventi si radicano nella competenza dell'ente, perché la verifica non è stata fatta in tempo utile affinché gli eventi non accadessero?

PAOLO BRUTTI. Intervengo sulla falsariga di coloro che mi hanno preceduto proprio allo scopo di capire un po' meglio la vicenda. Il presidente della Commissione ha formulato una domanda simile, presidente Roma, a quella che sto per rivolgerle, sebbene la mia sia ancora più circoscritta. Mi perdoni la concretezza: se, per esempio, su un raccordo tra la pista e gli impianti, o sulla pista stessa, si verifica un dissesto, un dissesto del manto - si crea, cioè, un buco - chi decide? Chi ha la responsabilità di verificare che il problema sussista e fare in modo che sia immediatamente risolto? Inoltre, chi pratica tale intervento?

Quando, poi, dalla semplice manutenzione si passi al rinnovo delle strumentazioni tecniche - radar, sistemi tecnologici per misurare le condizioni meteorologiche -, chi, concretamente, compie l'operazione

di acquisizione ed installazione delle strumentazioni che servono? Chi decide che certe innovazioni sono necessarie per dotare l'aeroporto di adeguate misure di sicurezza?

DONATO TOMMASO VERALDI. Negli aeroporti, quando si aspetta l'imbarco, una delle preoccupazioni che si possono osservare nei passeggeri - ma anche negli addetti ai lavori - concerne la sicurezza dei bagagli da stiva. Nella relazione, si sostiene che le principali innovazioni contenute nella scheda del programma nazionale di sicurezza sarebbero costituite, tra l'altro, dalla previsione del controllo di sicurezza sul 100 per cento dei bagagli entro e non oltre il 31 dicembre 2002. In seguito si evidenzia che resta ancora da risolvere il problema dei corrispettivi relativi al controllo del bagaglio da stiva. Ammesso che detto programma venga attuato e si riesca a controllare il 100 per cento dei bagagli, mi domando, cosa faremo fino al 31 dicembre: voleremo ancora a rischio? Quali regole si seguiranno per controllare anche i bagagli da stiva nel periodo considerato, che - ci auguriamo - durerà al massimo fino al 31 dicembre 2002?

EUGENIO DUCA. Vorrei osservare che a pagina 19 della relazione viene richiamato l'annesso 14 ICAO; ad esso, inoltre, si assegna una particolare importanza anche nel resto della documentazione. Se non ricordo male, la delibera 16/2001 è dell'aprile di quell'anno; nella relazione, invece, viene detto che si è dovuta «riadottare» nel novembre del 2001. La domanda, perciò, è la seguente: se fosse entrato immediatamente in vigore l'annesso approvato in aprile ciò avrebbe o no influito sulla vicenda verificatasi a Linate?

La seconda domanda riguarda l'introduzione della obbligatorietà degli equipaggiamenti ACAS, ricordata a pagina 21 della relazione (vale a dire gli strumenti necessari a prevedere una possibile collisione) la cui installazione, sempre secondo la relazione, è stata completata su tutti i velivoli immatricolati in Italia o comunque

operati da vettori nazionali entro il 30 settembre 2001. La questione è se si tratti di una norma emanata prima dell'incidente che si è verificato a Linate oppure se sia successiva.

Quanto al problema dello spegnimento degli incendi, alle pagine 24 e 25 si fa riferimento alla necessità di uno speciale accordo di collaborazione con il Dipartimento per la protezione civile, in modo da definire preventivamente le attività di verifica sull'idoneità delle aziende appaltatrici del servizio e, si aggiunge, consentire il tempestivo utilizzo dei mezzi nelle attività di spegnimento incendi; l'accordo, definito già dalla primavera del 2001, dopo molte difficoltà opposte dalla precedente gestione della protezione civile, è stato formalizzato solo nei giorni scorsi. Vorrei sapere se per il servizio di spegnimento incendi era necessario un accordo particolare, trattandosi di interventi a parte, a bordo degli aerei, ovvero se i vigili del fuoco possano operare allo stesso modo in cui avviene in qualsiasi altra parte del territorio nazionale. Sarebbe opportuno un chiarimento.

Sempre nella relazione, a pagina 29, è contenuto il riferimento ad una investigazione improvvisa effettuata all'aeroporto di Malpensa, a seguito della quale è stata verificata l'inadeguatezza della segnaletica verticale per la movimentazione a terra degli aeromobili; si precisa, inoltre, che si è provveduto a chiedere la costituzione di una apposita commissione. Vorrei sapere se questa investigazione sia stata effettuata prima o dopo l'incidente di Linate e se, verificata tale inadeguatezza, siano state emesse raccomandazioni, ordini di servizio o altro per rimediare all'inconveniente registrato. A proposito di queste ispezioni, desidero anche porre una domanda, già rivolta ad altri interlocutori nelle precedenti audizioni, e cioè se, nell'ambito dei vostri compiti, rientri anche quello di promuovere simulazioni di incidente onde verificare se le misure adottate siano idonee. Vorrei sapere quante simulazioni sono effettuate ogni anno, con quale esito,

se sono improvvisate o preavvisate. Chiedo che anche di questo sia informato il Comitato.

RENZO LUSETTI. Desidero sottoporre due rapide questioni. La prima, attiene ad un tema già affrontato e cioè la sicurezza dei bagagli da stiva. In una audizione svoltasi qualche tempo fa avevo rivolto una domanda al ministro Lunardi che, nella sua risposta, mi ha fornito una circolare dell'ENAC, abbastanza esplicita ma un po' datata rispetto al problema che avevo sollevato. Vorrei ottenere un chiarimento definitivo, in sintonia con quanto richiesto precedentemente dal senatore Veraldi, per verificare se questa sicurezza sia garantita, tenuto conto che il Ministero dell'interno ha emanato un provvedimento — credo, una circolare — che, alla luce di quanto accaduto l'11 settembre 2001, chiedeva un maggior controllo sulla sicurezza di tali bagagli. Ho anche effettuato un'analisi comparativa tra i vari aeroporti più carenti. Vorrei capire meglio i termini di questo problema.

L'altra domanda, per la verità, intendo porla nuovamente domani, in occasione della prevista audizione dei rappresentanti della SEA. In considerazione dell'intreccio abbastanza stretto di competenze tra le società di gestione aeroportuale, l'ENAC, l'ENAV e la Direzione generale del trasporto aereo, sono d'accordo con chi sostiene la necessità di una sorta di riordino razionale per definire in maniera puntuale i compiti di ciascuno di questi enti. Tuttavia, ritengo non si possa prescindere dalla attribuzione di alcune responsabilità alla società di gestione dello scalo di Linate per il disastro aereo dell'8 ottobre scorso. In quell'occasione si è svolto un dibattito piuttosto acceso, ed anche una interrogazione a risposta immediata in Assemblea, e qualcuno ha parlato di « scarica barile ». Da quanto emerso dalle indagini effettuate a vari livelli, compresa quella della magistratura, credo che chi gestisce l'aeroporto di Linate non potesse non essere a conoscenza dei limiti, dei difetti e delle negligenze sia dello scalo,

sia degli enti con cui tale società si rapporta costantemente, quindi anche dell'ENAC.

La materia è abbastanza difficile e devo riconoscere che il presidente Roma, nella sua relazione, ha cercato di fornire un quadro abbastanza completo di come sia nato l'ente e di quali competenze abbia. Dal momento che Fossa ha sostenuto che il traffico in pista non dipendeva dalla società che egli presiede, il compito dell'ENAC, se ho ben capito, è quello di fornire le linee guida tecniche e organizzative del servizio di cosiddetto Apron management, consistente nella regolamentazione e controllo delle attività e dei movimenti degli aeromobili e dei veicoli sul piazzale. Quindi, l'ENAC è un ente regolatore, che detta le norme. Vorrei capire se (ripeto, questa domanda la porrò nuovamente domani ai dirigenti della SEA e, comunque, mi assumo la responsabilità di quanto affermo, che potrà risultare dal resoconto stenografico) rispetto al controllo che esso può effettuare o, almeno, rispetto alle linee guida che ha emanato, sia stato fatto tutto il necessario per regolare i movimenti, al fine di evitare collisioni tra aeromobili e tra aeromobili e ostacoli vari; per regolare l'entrata e l'uscita degli aeromobili nelle e dalle aree del piazzale, in coordinamento con la torre di controllo; per garantire la spedita e sicura movimentazione dei veicoli e la regolamentazione delle altre attività che rientrano nelle competenze della SEA.

Evidentemente, le attribuzioni dell'ENAC sono quelle definite nella relazione del presidente Roma. Tuttavia, vorrei capire se, rispetto alle linee guida che esso ha emanato, si riscontra qualche deficienza da parte della gestione dell'aeroporto di Linate. Mi pare che, arrivati a questo punto, sia necessario fornire una risposta concreta, anche in termini di chiarezza. Non vogliamo individuare il colpevole; però, pur in mezzo a questa giungla regolamentare sul tema, mi sembra impossibile che la gestione dell'aeroporto di Linate sia priva di colpe. Se

possibile, chiedo una opinione da parte dei vertici dell'ENAC, in relazione all'incidente avvenuto l'8 ottobre scorso.

GIORGIO PANATTONI. Intervengo per formulare alcune domande tese ad ottenere chiarimenti da parte dei rappresentanti dell'ENAC, che ringrazio per le dettagliate informazioni fornitemi. Poiché dalla relazione che il presidente Roma ha prima illustrato si evince l'esistenza di un comitato - coordinato dall'ENAC - per la operatività e la sicurezza degli aeroporti al quale partecipano l'ENAV e l'aeronautica militare italiana, chiedo come mai non sono presenti all'interno di questo organismo i gestori aeroportuali. Una seconda domanda: tale comitato è in grado di assolvere al proprio compito? Se la risposta è no, perché? Quali sono i problemi che avete riscontrato? È vostra responsabilità farlo funzionare? Se è vostra responsabilità, vi chiedo che cosa avete fatto per farlo funzionare.

Nella relazione si parla anche di problematiche di sicurezza di competenza ENAV; chiedo, riguardo a tale aspetto, se risulta codificata la responsabilità dell'ENAC; se la risposta è sì, questa attività di controllo viene svolta in via preventiva, consuntiva o su sporadiche segnalazioni? Infine, quali suggerimenti vi sentite di dare affinché questo comitato funzioni? Poiché risulta, in molte parti della relazione, che l'ENAV non risponde o non fornisce le informazioni necessarie o ancora che è in ritardo nel fornirle, chiedo che cosa fa o che cosa potrebbe fare l'ENAC per risolvere questi problemi.

Domando inoltre se sia concepibile che nel caso in cui venga segnalato un problema che attenga alla sicurezza del trasporto aereo esso diventi, poiché nessuno ne risponde, un problema di tipo burocratico; chiedo anche se esistono altre possibilità di intervento più rapide, anche di tipo sanzionatorio di comportamenti non in linea con l'attuazione delle regole di sicurezza, essendo queste ultime prioritarie rispetto al rapporto burocratico che si potrebbe instaurare sullo specifico problema.

LUIGI MURATORI. Ringrazio il presidente Roma per l'illustrazione della sua relazione, particolarmente ricca di dati, che consente di comprendere come l'ENAC si sia mosso fino ad oggi e da cui si evince il punto di vista di tale ente in merito all'incidente accaduto l'8 ottobre a Linate. Fin dal giorno in cui si è proceduto alla deliberazione di questa indagine conoscitiva, la mia preoccupazione principale è stata che questo Comitato paritetico si dedicasse fundamentalmente a valutare l'aspetto della sicurezza nell'ambito del trasporto aereo, considerando l'incidente accaduto a Linate semplicemente uno degli spunti per la nostra analisi, ma non l'unico obiettivo del nostro lavoro.

Desidererei anche un chiarimento dall'onorevole Lusetti, il quale nel suo intervento ha sostenuto che il lavoro, compreso quello della magistratura, svolto dalle varie commissioni istituite per indagare sull'incidente occorso a Linate è concluso; a me risulta che sia stato comunicato al ministro Lunardi soltanto il risultato del lavoro svolto da una commissione istituita dallo stesso ministro; rapporto pubblicato sul *Corriere della sera* il giorno stesso in cui la documentazione è stata consegnata al ministro ma non portata a conoscenza del Comitato paritetico (o perlomeno io, come componente di questo organismo, non ne sono mai venuto a conoscenza).

Fin dall'inizio mi sono dimostrato garantista, dando piena fiducia all'operato della magistratura; desidero pertanto che si possa giungere ad attribuire in maniera sicura le responsabilità di quell'incidente; resta chiaro che sono a favore della punizione, la più rigorosa possibile, nei confronti di coloro che, dall'esito delle inchieste, risulteranno i responsabili dell'incidente.

RENZO LUSETTI. Signor presidente, intervengo soltanto per precisare che non ho mai parlato di « conclusione »; ho semplicemente parlato, in merito all'incidente di Linate, delle varie indagini che si stanno svolgendo. Chiedo scusa se mi sono espresso male: ho semplicemente formulato un'opinione perché volevo capire se il

vertice dell'ENAC potesse fornirmi una risposta. Anch'io sono garantista e non so assolutamente nulla tranne quello che ho letto sul *Corriere della sera*.

VITTORIO PESSINA. Intendo soltanto rivolgere alcune domande ai rappresentanti dell'ENAC, che ringrazio per l'esautiva relazione forniteci.

Presidente Roma, poiché tra i fini di questo Comitato paritetico vi è quello di attuare una sburocratizzazione degli enti operanti nel settore del trasporto aereo, le chiedo se corrisponda a verità che su ogni nuova procedura attivata dall'ENAC debba essere preso in considerazione il parere di ben nove enti di Stato. Se così fosse l'ENAC, dato che mancano le norme attuative, avrebbe poteri di « regia » e poteri sanzionatori soltanto virtuali; si configurerebbe come un ente responsabile delle certificazioni degli operatori e delle procedure ma non della operatività.

PRESIDENTE. Presidente Roma, a lei la parola per rispondere ai quesiti posti dai colleghi.

ALFREDO ROMA, *Presidente dell'ENAC*. Prima di rispondere alle domande che mi sono state poste, chiedo al direttore generale, avvocato Di Palma, di svolgere una breve premessa di carattere giuridico, anche in relazione all'incidente avvenuto a Linate, circa le competenze dei vari enti operanti nell'aeroporto.

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. Ritengo che il presidente Roma abbia fornito con la relazione una descrizione di quello che emerge, sulla base di una ricostruzione molto approfondita, dall'incidente avvenuto a Linate.

Inoltre, è stata da noi presentata una relazione integrativa che consta anche di 55 documenti in cui si cerca, rispetto anche ai fatti accaduti a Linate, di ricostruire il sistema del trasporto aereo dandone, non senza difficoltà, una nostra lettura.

L'assetto normativo vigente nel nostro paese in materia di aviazione civile pre-

senta tutta una serie di criticità. All'interno della operatività aeroportuale esistono due blocchi di interlocuzione: un primo blocco, tra ENAC e società di gestione degli aeroporti in cui si definiscono anche ipotesi di concessione traslativa di potestà pubbliche; un secondo blocco, regolato anche da un contratto di programma, in cui l'ENAV interagisce con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Sotto questo aspetto dagli articoli 4 e 22 del contratto di programma si coglie una certa difficoltà di dialogo tra ENAV e il ministero.

La concessione alla SEA del 1962 trasferisce una serie di funzioni direttamente al soggetto gestore, rispetto al quale l'ENAC svolge un compito che molto spesso si limita ad una vigilanza passiva; ciò è da ricondurre anche agli articoli 801 e 802 del codice di navigazione, i quali prevedono una presenza dell'ENAC esclusivamente di carattere formale, con conseguente difficoltà da parte dell'ente nell'espletamento dei compiti di vigilanza attiva.

Naturalmente, per questioni di carattere giuridico, esiste una competenza dell'ENAC in termini di regolazione, ma sempre nell'ambito delle proprie responsabilità e competenze. Questa è stata una delle problematiche affrontate. Abbiamo accennato, nella relazione, a problemi incontrati nella regolamentazione tecnica di recepimento degli annessi ICAO; ciò è dovuto a difficoltà nel far recepire al ministero vigilante la necessità che ad un soggetto - l'ENAC - spettasse una regolamentazione tecnica di carattere diffuso. Solamente nel mese di novembre si è riusciti a chiarire, con la seconda delibera, la possibilità, per l'ENAC, di estendere la propria regolamentazione a tutto il settore dell'aviazione civile, non limitandosi, quindi, esclusivamente alle proprie competenze.

Si chiarisce così, e rispondo ad alcune domande precedentemente avanzate, la considerazione che siamo sicuramente responsabili del momento ispettivo (anche attivo) per quanto concerne le piste. Ad esempio, se vi sono buche in pista la società di gestione compie sostanzialmente

un'ispezione, e, quanto più la società di gestione ha determinate capacità (le società di gestione « totali » hanno, pertanto, la possibilità di svolgere un'attività traslativa di potestà pubbliche) tanto meno l'azione di vigilanza dell'ENAC ha necessità di svolgersi direttamente in loco; si ha quindi ispezione di pista facente capo alla società di gestione. Vi è poi la titolarità dei poteri di polizia riconducibili al direttore dell'aeroporto il quale, laddove vi sia una difficoltà relativa alla sicurezza dell'aeroporto, deve interdire l'operatività. Questa è anche la ricostruzione che compie il giudice di Venezia che si occupa dell'incidente dell'Antonov di Verona; la catena di responsabilità ricolloca in testa alla direzione aeroportuale la titolarità dei poteri di polizia e quindi la facoltà di interdizione dell'operatività, da attivarsi eventualmente da parte del soggetto gestore.

Al contrario, ed il presidente Roma potrà poi fornire ulteriori chiarimenti in tal senso, vi sono una serie di altre competenze, che non fanno parte di questo complesso, per quanto riguarda il settore radar. Va evidenziato un elemento particolare: esiste una regolamentazione per legge di una società per azioni che presenta aspetti di carattere pubblicistico per quanto concerne le proprie capacità giuridiche e va considerato anche che, ai sensi dell'articolo 22 del contratto di programma, vi è un potere di vigilanza esclusivamente del ministero.

L'articolo 4 dello stesso contratto di programma cita impianti visivi luminosi di responsabilità dell'ENAV; vi sono altresì una serie di documenti, da acquisire eventualmente agli atti, in tema di segnaletica orizzontale e verticale; ad esempio si può, su tale argomento, leggere il piano di impresa per la trasformazione in Spa dell'ENAV (che non ci è stato ufficialmente trasmesso da nessuno) il quale, pur citando ripetutamente l'ENAC in tema di responsabilità, contiene, nella sezione finale (la scheda tecnica numero 8 riguardante aiuti visivi per la navigazione aerea) espressi riferimenti a segnaletica di carattere orizzontale e verticale. Sullo stesso tema vi sono anche lettere del capo di

gabinetto che intestano all'ENAV una competenza su tali ruoli. Naturalmente segnaliamo con forza al Parlamento (come già fatto dalla Corte dei conti) la necessità di giungere ad un coordinamento unitario in tale ambito, nonché la necessità che il soggetto regolatore possa avere, rispetto ai soggetti gestori che debbono garantire la maggiore sicurezza della operatività aeroportuale, le capacità professionali ispettive per poter rappresentare adeguatamente i soggetti di riferimento.

È inutile nascondere che dopo quanto accaduto a Linate, come ricordato anche nella relazione letta dal presidente Roma, l'ENAC, per senso di responsabilità, si è fatto comunque garante, rispetto al settore aeroportuale, di verifiche ad ampio raggio, con ciò intervenendo in campi in cui forse, in precedenza, non si riusciva ad intervenire; in tal senso si tenta di ridefinire le attività dell'ENAC, magari con l'utilizzo di *team* ispettivi a cui si chiede che partecipino tutti i soggetti che governano il sistema aeroportuale, affinché le regole elaborate trovino effettiva applicazione nella quotidiana attività degli aeroporti.

ALFREDO ROMA, *Presidente dell'ENAC*. L'incidente di Linate ha impresso una svolta nella riforma dell'aviazione civile in Italia iniziata nel 1995 e che ha visto, nel 1997, la creazione dell'ENAC. È una riforma ancora incompiuta proprio con riferimento anche al progetto *single sky*, ossia al concetto di separazione tra ente regolatore (*regulator*) e colui che fornisce il servizio (*service provider*); ciò proprio perché non è possibile che anche per il controllo del traffico aereo vi sia una unica società che stabilisce le regole, si controlla e si certifica. Per tale motivo, si è creata una certa confusione in merito alle responsabilità negli aeroporti (ambito nel quale la commissione Riggio sta tentando di portare chiarezza).

Alle considerazioni svolte dall'onorevole Gibelli credo sia stato in parte risposto; aggiungo che l'analisi compiuta sull'incidente di Linate è partita da considerazioni tecnico-giuridiche, prescindendo dalle colpe e ricercando anche eventuali

responsabilità dell'ENAC. Abbiamo compiuto, quindi, anche un esame di coscienza, scegliendo la linea del silenzio e dell'analisi cosciente di quanto è accaduto.

All'intervento del presidente Romani rispondo anche come pilota privato che con un piccolo aeroplano ha utilizzato le piste di Linate. Sostengo che il segnale « S4 » indubbiamente doveva far scattare un allarme nei controllori di volo, i quali dovrebbero avere comunque una cartina idonea; le cartine della Jeppesen evidenziano gli *stop bar* ed anche una luce (*flashing white*) che purtroppo non c'è. Comunque un pilota con tre bussole a bordo non poteva dirigersi a sud dopo aver ricevuto la richiesta di dirigersi a nord.

LUIGI MARTINI. L'uscita dal parcheggio portava a sud!

ALFREDO ROMA. *Presidente dell'ENAC.* Posso assicurare che il raccordo R5 porta a nord e la R6 a sud. Inoltre vi è una ulteriore possibile via per rientrare...

LUIGI MARTINI. Ma che non si poteva vedere per scarsa visibilità!

ALFREDO ROMA, *Presidente dell'ENAC.* Forse perché erano poco attenti. Il dato oggettivo è che le segnalazioni a terra erano obiettivamente carenti essendo state ripinturate di recente. Bisogna ricordare che gli incidenti avvengono sempre per una catena di errori: un pilota che si sposta nella direzione sbagliata ed un controllore che non si pone il problema.

PRESIDENTE. Mi scusi, presidente Roma, non le ho chiesto di descrivere quanto è accaduto (penso che tutti ormai lo sappiamo) ma se sia competenza dell'ENAC controllare che tali eventi non si verificano. Questa era la mia domanda. Voglio capire se sapevate della esistenza di un segnale « S4 » che la torre non conosceva, se sapevate che quella scritta non ci doveva essere e se sapevate che vi era la

possibilità che un aereo che percorreva quella pista di rullaggio non si accorgesse di dove fosse.

ALFREDO ROMA. *Presidente dell'ENAC.* Prima di tutto è competenza del gestore aeroportuale - assieme all'ENAV - stabilire e mantenere in efficienza le vie di rullaggio e le relative segnalazioni; è dovere dell'ENAC, in sede di ispezione, se verifica tali fatti, segnalarli al gestore e all'ENAV. È un'attività ispettiva che auspichiamo si svolga in futuro in forme più attive di quelle del passato ma è comunque responsabilità secondaria rispetto a quelle del gestore e dell'ENAV.

EUGENIO DUCA. Questo nel caso di gestori totali o anche parziali?

ALFREDO ROMA. *Presidente dell'ENAC.* Praticamente tutti.

GIULIO ANTONIO LA STARZA. Le vie di rullaggio le disegna l'ENAV?

ALFREDO ROMA. *Presidente dell'ENAC.* Sì, sono di competenza dell'ENAV.

PRESIDENTE. Volevo dirle che non mi ritengo soddisfatto della risposta che ha fornito.

ALFREDO ROMA. *Presidente dell'ENAC.* Per quanto riguarda Palermo devo dire che non è di nostra competenza. L'installazione di tecnologie che riguardano la navigazione è di totale competenza dell'ENAV, che decide se e quali fra di esse installare e se siano o meno indispensabili. È solo per nostro senso di responsabilità che abbiamo cercato di accelerare l'installazione, anche con tecnologie più moderne, di un rilevatore di *windshear* la cui tecnologia, a quanto pare, era già superata.

Credo che l'avvocato Di Palma abbia già risposto al senatore Paolo Brutti per quanto riguarda le buche sulla pista. Relativamente alle condizioni meteorologiche occorre fornire la stessa risposta data in precedenza sulle tecnologie del *windshear*:

l'ENAV si occupa delle condizioni meteorologiche e quindi tale ente decide le tecnologie da utilizzare.

Senatore Veraldi, per i bagagli da stiva era stata già stabilita da tempo, per il 31 dicembre 2002, l'obbligatorietà del controllo del 100 per cento dei bagagli. Un controllo a campione sui bagagli da stiva viene svolto in tutti gli aeroporti. In alcuni di essi (Fiumicino e, di recente, anche Malpensa, sui quali gravitano il 65-70 per cento del traffico nazionale e molti voli internazionali) sono state installate apparecchiature idonee per controllare il 100 per cento dei bagagli: un controllo radiogeno che garantisce l'identificazione dei materiali e dei congegni esplosivi. Ciò sarà obbligatorio in tutti i paesi dell'Unione europea e anche in tutti quelli dell'ECAC dal 31 dicembre 2002. In Italia, in occasione del Giubileo, era stato svolto un esperimento che poi non è stato concluso in quanto le apparecchiature non furono rese operative nei tempi previsti negli aeroporti di Fiumicino e di Ciampino.

L'onorevole Duca ha chiesto se l'annesso 14 fosse stato approvato già da aprile. Vorrei ricordare che, comunque, i principi dell'annesso 14 erano già stati recepiti in diverse circolari.

Per quanto riguarda l'ACAS, si tratta di un sistema anticollisione più avanzato rispetto al TCAS (che esisteva prima). Se ricordo bene, l'ACAS serve per ridurre le separazioni al di sopra dei 24500 piedi.

GIULIO ANTONIO LA STARZA. Mi pare che il limite sia 2500: stiamo parlando di un'altra cosa.

ALFREDO ROMA, *Presidente dell'ENAC*. L'ACAS è il sistema più moderno di anticollisione, che verrà utilizzato per ridurre le separazioni verticali al di sopra dei 24500 piedi dal primo febbraio 2002 su indicazione di Eurocontrol. Non sto parlando del *ground proximity warning system*, se lei, onorevole La Starza, si riferiva a ciò.

GIULIO ANTONIO LA STARZA. Sta parlando di RSVM.

ALFREDO ROMA, *Presidente dell'ENAC*. La *Reduction in vertical separation* riguarda i sistemi ACAS e TCAS.

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. È stata posta una domanda sull'accordo stipulato dal dipartimento della protezione civile, relativamente al problema degli incendi estivi e alla locazione da parte della protezione civile di aeromobili o elicotteri da società estere. Con riferimento alla possibilità di una ricollocazione su soggetti italiani, che noi dobbiamo naturalmente certificare e autorizzare prima di garantirne l'operatività, ciò può avvenire facilmente sulla base, però, di una attività programmata, mentre in passato le richieste ci sono pervenute sostanzialmente alla vigilia dell'utilizzo. Nell'ambito di tale accordo, al quale noi diamo molta importanza, vi è la possibilità di svolgere con il tempo necessario tutte le verifiche e di partecipare direttamente all'attività di competenza sulla gestione della flotta attualmente operante dello stesso dipartimento della protezione civile.

ALFREDO ROMA, *Presidente dell'ENAC*. Un'altra domanda riguardava le simulazioni, che vengono svolte nei principali aeroporti due volte all'anno, non vengono preavvisate e sono di diverso tipo. In alcuni aeroporti, come quello di Fiumicino, è in funzione anche un'unità di crisi con una sperimentazione relativa ad incidenti nell'ambito dei quali si garantisce anche l'assistenza alle famiglie, eccetera.

Credo di avere già risposto in precedenza all'onorevole Lusetti relativamente ai bagagli da stiva.

Per ciò che concerne le responsabilità della SEA per l'incidente dell'8 ottobre, è in corso un'indagine della magistratura e quindi nulla posso dire. Posso soltanto affermare che per quanto riguarda l'*apron management control*, l'annesso ICAO 14 afferma che può operare il gestore aeroportuale, la società che si occupa del controllo del traffico aereo oppure entrambi i soggetti in collaborazione. Noi abbiamo favorito, per quanto riguarda l'aeroporto di Malpensa, un accordo tra la

SEA e l'ENAV affinché tale sistema fosse messo in funzione. I ritardi sono dovuti alle tecnologie elaborate da Alenia e che al momento sembrano operanti in fase sperimentale.

RENZO LUSETTI. Solo su Malpensa ?

ALFREDO ROMA, *Presidente dell'ENAC*. A Malpensa, a Fiumicino e adesso anche a Linate, seppur non in collegamento con il radar di volo. Avevo sollevato il problema dell'*apron management control* nel novembre 1998, perché riguarda anche la sicurezza in termini monetari, per evitare gli incidenti che spesso accadono tra camion e aerei.

Per quanto riguarda il comitato di sicurezza degli aeroporti di cui parlava l'onorevole Panattoni, si tratta di un comitato interno che serve a verificare lo stato della sicurezza.

Per quanto concerne i ritardi dell'ENAV, noi più di tanto non possiamo intervenire. Certamente se vi fossero situazioni molto gravi potremmo segnalarle al ministero vigilante, ma ovviamente non abbiamo nessuna potestà di intervento sull'ENAV, che è totalmente indipendente.

Il senatore Pessina ha chiesto se in effetti negli aeroporti noi siamo titolari della potestà di certificazione in ordine alla parte operativa. Il problema degli aeroporti è rappresentato dalla presenza - come dicevo prima - di troppi enti fra loro non coordinati. È chiaro che la soluzione potrebbe essere rappresentata dal sistema britannico, dove l'autorità di aviazione civile opera svolgendo un compito di polizia, ma l'intera responsabilità della gestione aeroportuale viene lasciata al gestore dello scalo. Teniamo presente che in Gran Bretagna il servizio antincendio è privato e il gestore aeroportuale può scegliere le società che controllano i bagagli, quelle che svolgono il servizio antincendio e quelle che svolgono i servizi di torre (ve ne sono 35). Se il gestore avesse la competenza dei servizi di torre e si occupasse del controllo del traffico aereo da quando esso spetta alla torre fino a dopo il decollo, lo stesso gestore aeroportuale avrebbe la piena e chiara re-

sponsabilità con riferimento non solo ai movimenti a terra ma anche a quelli finali in volo. Ciò rappresenterebbe un elemento di chiarezza, ma credo che in Italia comporterebbe una rivoluzione forse culturale oltre che giuridica (per la normativa attualmente vigente) da affrontare in termini di medio periodo.

MAURO FABRIS. Vorrei porre soltanto una domanda relativa ad una mia curiosità. Nel novembre del 2001 abbiamo ascoltato il parere piuttosto netto del superispettore generale Fornasiero, quando ha parlato di scarsi livelli di professionalità interni di ENAC ad ENAV (di cui parleremo dopo).

Per quanto riguarda ENAC, per la sua personale esperienza, può confermare l'impressione esposta dal generale Fornasiero, ed eventualmente, come pensa di correggere le situazioni interne denunciate ?

ALFREDO ROMA, *Presidente dell'ENAC*. Esiste un problema di carenza di personale e di professionalità (di cui avremmo bisogno) proveniente dalla storia dell'aviazione civile italiana, che ha sempre avuto scarsi rapporti internazionali e che non ha assolto a certi compiti anche per una normativa confusa, la quale non conferiva responsabilità a Civilavia e non separava il RAI da Civilavia.

Se vogliamo assolvere ai compiti di una moderna autorità di aviazione civile, dobbiamo non solo cercare nuove professionalità, ma investire fortemente su giovani per garantire la crescita dell'autorità nella parte regolamentare e di controllo.

PRESIDENTE. Ringrazio Alfredo Roma e Pierluigi Di Palma, rispettivamente presidente e direttore generale dell'ENAC, ed i colleghi intervenuti.

Sospendo la seduta.

La seduta, sospesa alle 16, è ripresa alle 17.05.

Audizione di rappresentanti dell'Ente nazionale di assistenza al volo (ENAV).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulla

sicurezza del trasporto aereo, l'audizione di rappresentanti dell'Ente nazionale di assistenza al volo (ENAV).

Avverto che i lavori di oggi dovranno concludersi entro le ore 18 a causa di una imprevista convocazione delle Commissioni sia alla Camera, sia al Senato per l'esame urgente di una questione sottoposta dal Governo. Il lavori riprenderanno a partire dalla mattina di giovedì.

Sono presenti l'ingegnere Sandro Gualano, amministratore delegato dell'ENAV e l'ingegnere Marzocca in qualità di direttore generale; il dottor Metrangolo, l'ingegnere Cianci, il dottore Delicato, il dottore Di Giorgio, il dottore Ciarniello, il dottore Moriggi, il dottore D'Aloia e la dottoressa Tomiselli.

Do ora la parola all'ingegnere Sandro Gualano.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Quello della sicurezza è un tema che, nell'ambito del piano strategico dell'ENAV, è stato posto in maniera prioritaria. Ricordo che nell'ambito della precedente audizione, si era parlato di tale piano strategico, presentato al Ministero delle infrastrutture e a quello dell'economia ed approvato da entrambi. Tale piano, non è ancora giunto all'esame del Parlamento per vari motivi. Tuttavia ritengo che, anche in seguito ai fatti dell'11 settembre, per quanto riguarda le nuove disposizioni in materia di sicurezza, il piano vada rivisto, sia in termini di investimento, sia per quanto attiene alle tecnologie ed ai sistemi di sicurezza - parlo di sicurezza all'accesso - sia, infine, in termini di personale.

Comunque, la base di tale piano industriale rimane. L'obiettivo era quello di aumentare la sicurezza attraverso una diminuzione degli *air prox*, mantenendo a livello zero quelli che vengono definiti come *accident*. Il compito dell'ENAV è quello di garantire il flusso di traffico, mantenendo gli aeroplani, sia in volo, sia sul sedime aeroportuale - quindi nella fase di rullaggio - a distanza di sicurezza. L'*air prox*, in termini di *incidents* nella dicitura anglosassone, è definita come

quella situazione in cui, nell'opinione del pilota o del personale di controllo aereo, la distanza fra gli aeromobili, la posizione relativa degli stessi e la velocità sono tali che la sicurezza del velivolo può essere compromessa.

L'ENAV ha investito nel 2001 655 miliardi (e investirà poco meno di mille miliardi) in impianti tecnologici e formazione del personale (questi ultimi, infatti, sono i due problemi principali) di cui l'80 per cento è fondamentalmente destinato alla sicurezza. Ricordo anche gli investimenti destinati all'individuo, al pari dei corsi di formazione che abbiamo molto accelerato proprio per stabilire una cultura della sicurezza. Per esempio, in condizioni di scarsa visibilità, abbiamo imposto il *readback*: cioè, un pilota deve ripetere la frase completa detta dal controllore di volo. Tale disposizione impone quindi di ripetere in termini molto precisi le istruzioni impartite. Abbiamo inoltre creato una direzione di *security and safety*, il cui direttore è l'ingegnere, ex generale dell'aeronautica, Cianci.

Tutta l'organizzazione dell'ENAV è oggi dedicata essenzialmente alla sicurezza e alla qualità. L'azienda si è inoltre posta il problema della documentazione e per questo abbiamo avviato un'attività volta alla certificazione ISO 9001 di tutte le attività dell'azienda, a cominciare dalla documentazione e dalle attività dell'ACC - *Area control centre* -, cioè i centri di controllo.

Di questi ne abbiamo quattro e quello di Ciampino risulterà certificato ISO 9001 entro l'aprile di quest'anno. Non mi risulta che ci siano altre società in Europa che, in tale settore, abbiano una simile certificazione. A questo si aggiungono tutte le normative di Eurocontrol che, ovviamente, recepiamo.

Tutto questo deve avvenire in modo da aumentare la capacità del sistema. Come probabilmente sapete, dal 24 di questo mese dobbiamo attivare il nuovo schema operativo, chiamato RVSM. Ciò avverrà a livello di tutti gli Stati ed in base a tale schema la spaziatura verticale degli aeroplani non sarà più di 2000 piedi ma di 1000: quindi, dimezziamo la separazione

degli aeroplani. Questo dovrà avvenire all'istante zero. Quindi, c'è stata un'importante attività di formazione del personale e di adeguamento tecnologico di tutti gli impianti. Per quanto riguarda il nostro sistema, esso è gestito da un *software* centrale, fortemente integrato nei centri di controllo e ormai anche nei principali aeroporti. L'aeroporto di Fiumicino, per esempio, viene praticamente gestito dal centro di controllo di Ciampino. L'aeroporto di Malpensa viene fondamentalmente gestito dal centro di controllo di Linate. Quindi ipotesi di separazione delle attività di torre diventano problematiche.

L'Italia si muove dunque, da 7-8 anni, secondo la logica del *software* integrato: del *gate to gate*, cioè della responsabilità del servizio dal momento in cui l'aeroplano muove le ruote al momento in cui si ferma.

Tornando al tema della sicurezza, possiamo dire che, in Italia, il numero di *air prox* divisi per il numero di ore volate annue è 0.00004 per cento, il che vuol dire un numero di circa 86 *air prox* l'anno. Aggiungo che, per motivi di trasparenza e per cercare di individuare gli elementi che influiscono su tali *air prox*, siamo l'unico paese ad avere fornito tali dati. Altri, come per esempio l'Inghilterra, hanno (per le informazioni ricevute), un numero di *air prox* superiore al nostro.

Tuttavia, la sicurezza va comunque migliorata e, nell'ambito aeroportuale, un elemento importante che influisce molto in tal senso è dato dalla presenza del radar di terra.

Uno dei fattori molto importanti per evitare l'incidente di Linate sarebbe stato il radar di terra, strumento che, però, si è potuto attivare solo un mese fa e che, proprio l'altro ieri, abbiamo attivato anche a Malpensa. Si tratta di un apparecchio che consente, in condizioni di scarsa visibilità, di individuare la movimentazione non solo dell'aeromobile ma anche di tutti gli altri mezzi. La situazione degli aeroporti, in termini di visibilità, è stata migliorata da alcune disposizioni emanate dall'ENAC in quanto le strutture a terra - soprattutto per quanto riguarda le piste, i

taxi way, gli aiuti visivi luminosi e tutti gli impianti di segnaletica - sono affidate alla responsabilità e sono di competenza delle società di gestione. Noi, quindi, abbiamo potuto accelerare il programma dei radar di terra, tant'è che due di questi sono funzionanti, seppure non ai massimi livelli: ad oggi, infatti, è classificabile il numero di volo dell'aeroplano in arrivo ma non di quello in partenza. Alla fine del programma, tuttavia, anche il numero di volo di quest'ultimo, per motivi tecnici complessi, sarà classificabile. Radar di terra verranno realizzati a Torino, a Venezia e a Bologna nel 2002.

Per quanto riguarda la sicurezza, considerata l'importanza della riunione di oggi, ho ritenuto opportuno citare considerazioni contenute in articoli apparsi sulla stampa. Nell'allegato n. 2 alla relazione che lascerò a disposizione del Comitato ho riportato un articolo pubblicato su *Il Sole 24 ore*, articolo che, praticamente, dà indicazioni sulle possibili direttive e i possibili risultati della commissione nominata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Ho allegato, anche, un comunicato stampa - emesso da Giovanni Maniscalco, presidente di Assaeroporti - nel quale viene proposta la separazione dell'attività di rotta dall'attività di controllo di torre. A tale riguardo, secondo una nostra valutazione, sussisterebbero tutta una serie di motivazioni sufficienti a sconsigliare la separazione delle attività del controllo e del traffico aereo. In queste indicazioni apparse sulla stampa, invero, non ho potuto trovare alcuna motivazione riguardante la sicurezza. Oggi, si fa strada la logica del servizio controllo del traffico aereo *gate to gate*. In una proposta inviata dall'ENAV alla commissione Riggio è stata messa in risalto la forte confusione sussistente nell'ambito degli aeroporti per quanto riguarda le competenze. A pagina sette dell'allegato n. 3 potrete, quando il materiale vi sarà distribuito, avere un esempio - quello di Linate - di come vengono distribuite le competenze e le relative responsabilità. Nell'esempio, la gestione dell'aeroporto è della SEA mentre spetta a noi la responsabilità del controllo

del traffico, sia a terra sia in volo. In particolare, la proprietà degli aiuti visivi luminosi - quindi, luci di pista, luci di avvicinamento, luci di raccordo o *center line* - è dell'ENAV; della gestione degli stessi, invece, è responsabile la SEA; per la loro verifica, infine, è competente l'ENAV. Circa la segnaletica orizzontale e verticale, normativamente obbligatoria, la proprietà e la gestione sono della SEA mentre la verifica dello standard è dell'ENAC. Ciò viene asserito sulla base della raccolta di tutta la normativa fatta, per conto dell'ENAV, da terzi. Circa i sistemi di guida a terra degli aeromobili - quindi, radar di terra -, la proprietà, la gestione e la verifica dello standard sono dell'ENAV.

Quindi, questa è la situazione per quanto riguarda gli aeroporti a gestione, per così dire, di enti terzi. Già alla fine di settembre l'ENAC, anche su richiesta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ha presentato una proposta per ripartire meglio le responsabilità e le competenze in ambito aeroportuale. Infatti, per aumentare e garantire proprio la sicurezza, si è ravvisata, da parte dell'istituto, la necessità di affidare ad un ente regolatore le funzioni di emanazione e di verifica della normativa, lasciando all'ENAV - e, quindi, al controllore di volo - le funzioni di controllo della navigazione aerea nazionale, intesa come *gate to gate*. Questa è una proposta il cui testo è stato allegato alla relazione che lasciamo all'attenzione del Comitato: sarà nostra cura, entro domani mattina, farne avere una copia a ciascun deputato e senatore del Comitato. Devo aggiungere che la proposta presentata alla commissione Riggio va proprio in questo senso; segue, quindi, gli indirizzi della normativa europea. Da quanto ho letto sulla stampa, posso dire che è stato preso come riferimento il gestore inglese, che va proprio in quella direzione, nel senso che Heatrow, come aeroporto, viene gestito da Heatrow-centro di controllo. Tutti oggi ormai sposano la logica per cui il centro di controllo deve gestire i grandi aeroporti. L'Inghilterra è l'unico paese nel quale viene affidata la responsabilità del servizio di torre ma ciò

avviene solo in aeroporti minori. In tutto il mondo, si insiste sul concetto del *gate to gate*, sull'opportunità di individuare un ente regolatore forte, onnicomprensivo, che fa le leggi, le fa rispettare e che certifica. Il controllore di volo - e ciò è un assurdo - non viene certificato da un altro ente. Quindi, noi chiediamo che l'ENAC, o altri al suo posto, certifichi il controllore di volo. Chiediamo che gli impianti, secondo le istruzioni del Parlamento del dicembre dell'anno scorso, vengano omologati da un ente quale, ad esempio, l'ENAC o la direzione generale dell'aviazione civile. Ma, per motivi di sicurezza - e sono tanti - riteniamo sia importante affidare al *service provider* la responsabilità completa di tutta la fase di rullaggio e di volo, lasciando ad un altro ente la responsabilità della certificazione e quella, infine, della verifica della rispondenza degli impianti alle norme.

PRESIDENTE. Prima di procedere con i successivi interventi, desidero riproporre una domanda che ritengo opportuna. Mi riferisco ai due episodi di Linate e di Palermo.

In occasione dell'incidente di Linate - come probabilmente saprete anche voi - quando il CESSNA ha iniziato il rullaggio sulla pista sbagliata si è trovato di fronte ad una scritta: « S4 ». Ha comunicato alla torre di controllo di essersi fermato in corrispondenza dello *stop bar* S4 e la torre, probabilmente non comprendendo di che cosa si trattasse, ha richiesto conferma. Il pilota ha ribadito di essersi fermato allo *stop bar* S4.

Ho posto questa domanda, in precedenza, ai rappresentanti dell'ENAC, senza riceverne assolutamente risposta, e adesso la rivolgo a voi: vi chiedo, cioè, come sia mai possibile che, su una pista di rullaggio così pericolosa, nessuno sapesse, nemmeno la torre di controllo, che sul terreno era segnata l'indicazione « S4 », anche trattandosi di una scritta vecchia. Tanto che, di fronte alla informazione fornita dal pilota, la stessa torre, inizialmente, ha manifestato un momento di sorpresa e, successivamente, dopo aver dialogato con altri

cinque aerei, se ne è dimenticata, dando il fatale ordine finale di passare sulla pista. Lo domando a voi nella speranza che, almeno voi, riconosciate che la verifica della segnaletica orizzontale rientra nelle vostre responsabilità, insieme alla verifica della conoscenza, da parte della torre di controllo, di tutto quanto è scritto lungo le piste.

Riguardo al secondo episodio, rammento che, durante la audizione dei rappresentanti sindacali, il signor Flavio Sordi, rappresentante dell'Unione piloti, ha affermato testualmente: «...Faccio l'esempio dei sistemi di rilevazione di *windshear*» (i quali, lo ricordo, sono i sistemi di verifica del vento verticale) «su cui ritengo che si stia veramente abusando dell'intelligenza dei piloti, come risulta evidente dal fatto di aver installato nell'aeroporto di Palermo un sistema di rilevazione ormai obsoleto, sebbene ne esistono di completamente nuovi. Mentre il sistema installato a Palermo permette un calcolo di probabilità di presenza del fenomeno di *windshear* - come dichiarato dall'ENAV- solamente fino a 10 metri di altezza, esistono sistemi che sono in grado di fornire rilevazioni lungo tutte le traiettorie di decollo e di atterraggio. A tal proposito ci siamo espressi a favore...». Alla domanda, probabilmente già paventata, l'ENAC risponde, anche per iscritto, affermando che il sistema è stato rimesso in sede sperimentale. Tuttavia, sul perché, sul come e sul chi debba verificare la ragione per cui è stato installato uno strumento obsoleto non vi è stata alcuna risposta. Mi auguro che voi, almeno su questo secondo punto, possiate fornirla.

Ripeto sempre le stesse domande sperando che, almeno in una occasione, ne derivi una risposta vagamente attendibile.

ANDREA GIBELLI. Rischio di ripetermi ma, purtroppo, mi trovo di fronte, anche in questo secondo caso, ad un certo grado di sorpresa, in parte già assorbito dopo l'intervento del presidente. A mio avviso, bisogna ritenere queste due audi-

zioni di oggi le più importanti, al fine di comprendere quale sia il limite della sovrapposizione di competenze.

Ascoltando la relazione dell'amministratore delegato dell'ENAV, e confrontandola con quella del presidente dell'ENAC, Roma, non siamo ancora nelle condizioni di capire le effettive responsabilità e le sovrapposizioni di competenze che oggi ci attanagliano ed imbarazzano. Il compito e lo spirito dei senatori e dei deputati componenti questo Comitato paritetico, in relazione alla presente indagine conoscitiva, non è certamente quello di sostituirsi alla magistratura ma di cogliere gli aspetti critici per poter perfezionare la normale attività legislativa dell'organo. Invece, ho l'impressione che questo spirito non sia stato compreso. Il presidente dell'ENAC ci ha allietato con una lunghissima e dettagliata relazione che, alla fine, tra le righe, lascia percepire una sorta di rimpallo e che non fa altro se non ripristinare tale metodo.

Ci troviamo di fronte ad una situazione abbastanza imbarazzante nel momento in cui si procede alla elencazione dei problemi risolti, perché su un piano emotivo - non politico - e soprattutto su un piano legislativo rimane sempre aperta la domanda sul perché accadano certi fatti. Le relazioni non dovrebbero essere avulse dalla realtà ma rappresentare le sensazioni reali dell'utente, del politico e dell'operatore; tuttavia, sul territorio, non si ricavano le stesse impressioni. Ci si accorge del problema del radar di terra, di altre questioni, si propone un elenco, come è stato presentato oggi, sempre a seguito di un disastro spaventoso quale quello verificatosi l'8 ottobre 2001.

Al di là della individuazione di futuri scenari, vorrei capire - mi torna alla mente una riflessione di qualche tempo fa - se si riescano effettivamente a cogliere gli aspetti di responsabilità perché, sino ad oggi, ancora non abbiamo trovato nessuno che si assuma la colpa, anche una colpa il cui limite sia dovuto al sistema di costruzione di un processo che non è certamente terminato con le leggi che hanno istituito

l'ENAV e l'ENAC, ma che ci consente di individuare una direzione verso cui andare.

Vorrei fare un piccolo esempio. Abbiamo sentito parlare del problema di Linate e non vorrei che fosse l'unico al quale riferirsi; è solo quello più evidente. Noi tutti utilizziamo questo aeroporto ormai quotidianamente e, al di là di quanto si deduce dalle relazioni, ne ricaviamo alcune sensazioni, che intendo portare a conoscenza del Comitato. Pur utilizzando più volte nella settimana, negli ultimi sette anni non avevo mai visto un aereo da turismo, quale il CESSNA, attraversare lo scalo e raggiungere l'attacco della pista passando davanti a tutti gli aerei di servizio pubblico. Dopo il disastro di Linate li ho visti mettersi in coda con tutti gli altri. Al di là delle considerazioni relative al fatto che il pilota non poteva sapere, non vorrei che la causa dell'incidente fosse collegata ad una consuetudine che oggi, nel rimpallo delle responsabilità, rappresenta un vizio di fondo: cioè, si scrivono le regole ma poi si trasgrediscono, per motivi di efficienza, per permettere agli aerei di partire in tempi più rapidi, secondo un costume tutto italiano. Sono sensazioni ricavate dalla frequente utilizzazione dello scalo.

In queste settimane ho visto gli aerei seguire diligentemente il percorso corretto; aspetto che, negli anni scorsi, non avevo colto, probabilmente anche per un mio errore. Il gusto di notare un velivolo diverso dal solito poteva essere motivo di puntualizzazione; ma questo non è avvenuto. Oggi, invece, si verifica regolarmente poiché il percorso che gli aerei privati seguono, a prescindere dalla presenza o meno del radar di terra o di segnalazioni corrette o sbagliate, è tale da non mettere mai due aerei nelle condizioni di potersi incrociare. Al di là dell'alta tecnologia, questo mette i passeggeri al riparo da errori umani o strutturali.

Ho inteso formulare queste riflessioni a margine delle domande che tutti, in maniera più puntuale, le rivolgeranno, nelle forme ritenute più opportune. Nella precedente audizione è stata posta una serie

di interrogativi ai quali, alla fine, non si è riusciti a fornire una risposta concreta; né si è riusciti a capire se esista, almeno, un elemento di autocritica o ad individuare, in una relazione di dieci minuti, le indicazioni necessarie per migliorare. Questa non è la sede dei processi, sia chiaro, ma da qui deve nascere un indirizzo legislativo che permetta di superare i limiti strutturali che portano ai disastri. Nella giornata dell'8 ottobre, né io né gli altri colleghi presenti eravamo nelle condizioni di sapere a chi riferirsi, al di là delle passerelle giornalistiche, alle quali non ho partecipato.

PAOLO BRUTTI. Mi rivolgo a lei, presidente, per ricordarle, e per comunicarlo anche all'amministratore delegato di ENAV, che oggi si sta verificando un fatto di notevole interesse ed è giusto che ENAV ne sia a conoscenza. Nelle due audizioni che si sono svolte — quella di ENAC e quella di ENAV — sono state rese affermazioni profondamente diverse sullo stesso argomento.

Vedremo dal resoconto stenografico della seduta dove si possano cogliere queste diversità; comunque, è impressionante che su una questione semplice quale quella di individuare chi sia il responsabile della segnaletica orizzontale e verticale negli aeroporti i responsabili di ENAC e di ENAV abbiano detto due cose diverse; è una faccenda sbalorditiva. Chiedo allora se sia possibile che questa differente interpretazione di un medesimo fatto attenga non ad un difetto o di ENAC o di ENAV, bensì a qualcosa che non risulti precisato a livello normativo tale da rendere possibile che i massimi vertici dei due enti forniscano dello stesso fenomeno due interpretazioni diverse. Pertanto, se il problema dovesse dipendere da un'incapacità di tali soggetti a svolgere il loro mestiere, si dovrà adottare un determinato tipo di soluzione; se invece essi, pur essendo capaci, trovano difficoltà a causa di disposizioni non adeguate, si dovrà intervenire per modificare le norme. Fra l'altro, mi sembra che la discussione che stiamo svolgendo su questo tema stia dimo-

strando, sia dalle domande che vengono formulate sia per le risposte fornite, che stiamo effettivamente toccando con mano il cuore del problema.

L'amministratore delegato dell'ENAV — dottor Gualano — nel corso del suo intervento, si è soffermato più volte sulla questione della separazione delle competenze in ordine alle attività di rotta e a quelle di torre di controllo; riguardo a tale aspetto la commissione Riggio sembrerebbe giunta ad una conclusione che probabilmente verrà resa nota nelle prossime ore e che va nella direzione esattamente opposta a quanto affermato poc'anzi dal dottor Gualano; il quale, insistendo sulla soluzione *gate to gate*, dimostra di sapere che la commissione Riggio sta convergendo su un'altra soluzione. Il fatto che l'amministratore delegato di ENAV sia a conoscenza di ciò mentre il presidente di questo Comitato paritetico no (sebbene io, come componente di questo organismo, posso averlo saputo per vie trasverse) costituisce, a mio modo di vedere, un fatto grave rispetto al lavoro che stiamo svolgendo. Sarebbe invece importante, oltre che opportuno, che fossero portate a conoscenza del Comitato quelle decisioni che mirano a risolvere alcuni dei problemi che sono alla nostra attenzione. Non intendo pronunciarmi in merito a quale delle due soluzioni prospettate — da ENAV e dalla commissione Riggio — sia la migliore; osservo soltanto che sotteraneamente, rispetto al nostro modo di procedere, scorre un fiume di cui il Comitato paritetico sente soltanto il rumore; sarebbe invece opportuno, ripeto, che questo fiume carsico venisse in superficie e si potesse capire con chiarezza di cosa si sta effettivamente parlando. Non insisto oltre; tuttavia ciò pone un problema sul quale dovremo cercare di trovare questa sera una soluzione, almeno di tipo organizzativo.

PRESIDENTE. Prima di dare la parola ai colleghi che volessero porre al dottor Gualano dei quesiti, rispondo al senatore Brutti il quale nel suo intervento ha posto, a mio avviso, un problema corretto. Poiché

stiamo gestendo questo Comitato paritetico in maniera serena consentendo a tutti gli interlocutori di fornire il proprio contributo, anche in maniera abbastanza dura (il contraddittorio è stato duro sia con i rappresentanti sindacali degli operatori del trasporto aereo, sia con i rappresentanti dell'ENAC e probabilmente proseguirà con la stessa durezza con i rappresentanti dell'ENAV), ritengo che al Comitato non spetti sapere, prima o per mediazione, le conclusioni a cui perverrà la commissione Riggio; se il Governo riterrà di fornire al Comitato paritetico un documento ufficiale di conclusione dei propri lavori, bene; in caso contrario, la presidenza non ha alcuna intenzione di richiederlo.

La mia convinzione, come ho avuto già modo di dire in altre occasioni, è che questa sia la sede più adatta e più opportuna per giungere ad un'iniziativa legislativa forte e di rinnovamento totale in materia di sicurezza del trasporto aereo; raccoglieremo sicuramente, nei termini sopradetti, le conclusioni della commissione Riggio; tuttavia, ritengo che il lavoro che stiamo svolgendo sia molto importante per fornire al paese una risposta su questo tema. Siamo qui non tanto perché ci siamo resi conto improvvisamente che ci fosse l'esigenza di svolgere un'indagine conoscitiva in tema di trasporto aereo, ma perché ci siamo accorti che in tale settore, relativamente all'aspetto della sicurezza, i problemi sono enormi. Per quanto mi riguarda ho poco interesse per quello che si possa o non si possa sapere in merito alle conclusioni a cui sarebbe giunta la commissione Riggio, mentre mi interessa dar seguito a quello che fin qui abbiamo fatto. Posso anche aggiungere che l'audizione svolta con i rappresentanti dell'ENAC non è stata concludente; così come presumo non lo sarà quella che stiamo svolgendo con i rappresentanti dell'ENAV. Probabilmente, proporrò al Comitato di procedere ad una proroga dell'indagine; ho anche l'intenzione di convocare congiuntamente i rappresentanti dei due enti (ENAC ed ENAV) perché ritengo sia inutile giocare su due tavoli separati quando il

gioco è il medesimo; una volta che tutti saremo seduti attorno allo stesso tavolo - il presidente dell'ENAC, Roma, e l'amministratore delegato dell'ENAV, Gualano - avremo modo di confrontarci in questa sede; a quel punto, probabilmente, avremo a disposizione anche il testo predisposto dalla commissione Riggio che ci consentirà di effettuare un ulteriore confronto. Tuttavia, se siete d'accordo, avrei intenzione, ripeto, di continuare a percorrere questa strada virtuosa che tutti mi sembra abbiano fin qui condiviso e che ci sta portando ad ottenere qualche risultato. Il fatto stesso che dalla discussione emergano delle contraddizioni testimonia che il fiume carsico, a cui faceva prima riferimento il senatore Brutti, comincia a venire alla luce anche perché sono accaduti fatti tali che ci portano a ritenere che nel sistema di sicurezza del trasporto aereo qualche contraddizione ci debba per forza essere. Pertanto, compatibilmente con le esigenze delle Assemblee, di Camera e Senato, potremo procedere ad effettuare ulteriori approfondimenti su questi due aspetti centrali relativi all'ENAC e all'ENAV.

GIULIO ANTONIO LA STARZA. L'amministratore delegato di ENAV, dottor Gualano, ha parlato nel corso del suo intervento di investimenti - 600 miliardi di lire per il 2001 e mille miliardi di lire per il 2002 - sostenendo che la maggior parte di questi fondi verrà destinata al fine di migliorare il sistema di sicurezza del trasporto aereo, sia a terra sia in fase di avvicinamento. Il dottor Gualano si è anche soffermato sul cosiddetto sistema *readdback*: io che volo da tanto so benissimo che tale sistema è già in uso da trent'anni; pertanto, sostenere che si spenderanno 600 miliardi di lire per tale sistema mi sembra una solfa già sentita e risentita mille volte.

L'ingegner Gualano ha parlato anche di ammodernamento in termini di RSVM, mentre non ha parlato di 8.33 cioè della cosiddetta spaziatura di frequenza. Quando si parla di RSVM ci si riferisce inevitabilmente alla sicurezza del volo

perché tale sistema riguarda la riduzione dello spazio di sicurezza verticale fra un aereo e l'altro; e si tratta di una componente tecnologica che riguarda gli operatori (compagnie aeree e costruttori di aeroplani) e gli enti di controllo (non riguarda quindi soltanto l'ENAV). Il 24 gennaio 2002 costituisce il limite ultimo per l'adozione di tale sistema RSVM; ma tutti gli aeroplani dell'aviazione civile non sono dotati di questo sistema e, pertanto, mi chiedo come farà l'ENAV a garantire la sicurezza del traffico aereo. Il limite in tema di 8.33 (come strumentazione di bordo degli aeroplani) è scaduto l'anno scorso, ma ancora oggi l'ENAV, a terra, non è attrezzata per operare con queste spaziature di frequenza; quindi, continueremo ad investire denaro: mi chiedo per fare cosa.

EUGENIO DUCA. L'amministratore delegato di ENAV, dottor Gualano, ha fatto cenno nel suo intervento al cosiddetto radar di terra quale ausilio ulteriore per la sicurezza del traffico aereo in condizioni di scarsa visibilità; ciò nella consapevolezza che un paese civile, quale è il nostro, ha sicuramente stabilito delle procedure che, indipendentemente dalla presenza di tale strumento, debbano garantire condizioni di sicurezza nelle fasi di atterraggio e di decollo degli aeromobili. Nel caso dell'incidente accaduto a Linate, come sappiamo, un aereo nella fase di decollo ha impattato su un altro piccolo aereo che non si sarebbe dovuto trovare nel luogo dove è avvenuto lo scontro (siamo intorno alle 8,05-8,10 del mattino); in quel frangente, un terzo aereo, in fase di rullaggio, ha notato che qualcosa non andava.

L'impatto è avvenuto, nessuno si è accorto di niente (e quindi non sono scattati neanche i soccorsi) e si comprende che qualcosa non va perché un terzo aereo, autorizzato al rullaggio e quindi a partire (che, forse, era dotato di questo sistema mancante nell'altro aereo) ha sentito qualcosa e inviato una sorta di preallarme che ha allertato poi tutta la struttura. Ora finalmente ci sta pervenendo della documentazione che evidenzia al-

cune contraddizioni; in particolare, per quanto riguarda gli aeroporti di Milano, risulta che il 21 agosto del 2001 il dipartimento per la sicurezza ha effettuato un sopralluogo a Malpensa anche in conseguenza di un precedente episodio di incursione in pista verificatosi il 13 agosto, a seguito del quale è stato istituito, da parte della direzione dell'aeroporto, un apposito gruppo di lavoro.

Il 4 settembre l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo emette un primo messaggio di allerta con il quale interessa l'ENAV per conoscere lo stato della segnaletica orizzontale e verticale sulle aree di manovra di tutti gli aeroporti ...

SANDRO GUALANO. *Amministratore delegato dell'ENAV SpA.* L'ENAC, non l'ENAV!

EUGENIO DUCA. Mi scusi, ma alla ricezione del primo messaggio di allerta dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo del 4 settembre 2001, con nota ENAC n.2589 del 6 settembre 2001 è stata interessata l'ENAV affinché facesse conoscere lo stato della segnaletica orizzontale e verticale sulle aree di manovra di tutti gli aeroporti, compresi quelli - tra cui Milano Linate - ove la titolarità patrimoniale degli impianti è controversa. Ovviamente questo messaggio dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo - ripreso dall'ENAC - non ha seguito. Preciso che sto citando quanto contenuto a pagina 18 della documentazione sull'incidente fornitaci oggi dall'ENAC.

Ricordo, altresì, che in seguito giungerà un secondo messaggio di allerta da parte dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, ma siamo già al 10 ottobre e quindi due giorni dopo l'infausto incidente. Seguendo la procedura per la movimentazione a terra degli aeromobili, in caso di scarsa visibilità, esiste una ordinanza della direzione aeroportuale di Linate la quale stabilisce che « durante l'effettuazione di operazioni in CAT II e CAT III A (pari a quelle presumibilmente presenti la mattina dell'incidente) gli aeromobili in rullaggio da e per Linate ovest (cioè l'area

interessata dagli aeromobili dell'aviazione generale) devono essere fermati dalla torre di controllo all'altezza della *stop bar* sulle vie di rullaggio R5 ed R6. Quanto sopra (sto sempre leggendo il documento dell'ENAC) è ribadito da una disposizione interna dell'ENAV emanata dopo un decollo interrotto avvenuto nel settembre 1997. Infatti dopo tale evento l'ENAV emetteva un telex inviato al controllo aereo del volo di Linate con il quale si disponeva che durante le operazioni di decollo per pista 36R nessun aeromobile dovesse impegnare il raccordo R5 nel tratto corrispondente al prolungamento della pista medesima (quanto sopra a prescindere dalle condizioni meteorologiche) ».

In sostanza, da questo documento emerge che nelle operazioni sull'area di manovra in condizioni di bassa visibilità 3 (cioè in condizione di visibilità non sufficienti per i piloti a rullare in modo autonomo e non sufficiente per il personale di torre ad esercitare il controllo visivo su aeromobili o veicoli sull'area di manovra) negli aeroporti non dotati di ASMI funzionante, un aeromobile in partenza può essere autorizzato ad iniziare il rullaggio dal parcheggio, con o senza ausilio della macchina « seguimi » (*follow me*) verso la posizione di attesa solo quando l'aereo in arrivo sia atterrato ed abbia confermato di aver raggiunto il parcheggio e l'aereo precedente in partenza abbia comunicato l'avvenuto decollo.

Quindi, nel caso specifico, questa procedura di sicurezza esisteva, ed esiste tuttora, con o senza l'ausilio del radar; andranno fatte tutte le necessarie verifiche, però emerge con chiarezza che le procedure esistenti non vengono seguite ed i segnali non ricevono la dovuta manutenzione. Emerge, pertanto, un quadro dove non un singolo errore, ma una catena di episodi ha portato a questo grave incidente che, tra l'altro, è stato segnalato con molto ritardo aggravando così, forse, il bilancio delle vittime.

Fatta questa ricostruzione, ritengo che nei confronti del Comitato dovrebbe esserci da parte dell'ENAV una maggior

disponibilità. Ma ciò non riguarda solo l'ENAV; in verità con il presidente abbiamo spesso riflettuto sul fatto che davanti al Comitato prevalga un atteggiamento più di copertura che di collaborazione. Pertanto, se nella replica, o alla prossima occasione utile, l'ENAV vorrà farci pervenire una serie di suggerimenti aventi il fine di evitare il ripetersi di una tale situazione ed incrementare le condizioni di sicurezza, ciò sarebbe molto utile. Concludo con una domanda: se ho capito bene lei, ingegnere, propone un miglioramento della situazione affidando ad un ente terzo regolatore - si chiami esso ENAC o quant'altro - tutta la certificazione relativa agli impianti ed agli addetti ed invece di mantenere in carico all'ENAV il servizio del controllo aereo da quando l'aeromobile si muove da un parcheggio sino a quando non giunge in un'altra area di sosta.

GIORGIO PANATTONI. Una prima considerazione che volevo svolgere deriva dall'analisi di alcune discussioni precedenti. Lei, ingegnere, ritiene che la struttura societaria tipo Spa possa costituire un ostacolo per la gestione ed il controllo della sicurezza? Sotto questo profilo gradiremmo la sua opinione. Inoltre le chiedo come valuta - sempre su tale tema - la forma integrata relativa alla parte di regolazione ed erogazione del servizio di controllo. Ritiene che questa, agli effetti della sicurezza, rappresenti un punto di forza o di debolezza?

Vi sono aree specifiche di confusione o di sovrapposizione di responsabilità secondo l'ENAV? Se non vi sono, non credo esista la necessità di una riforma ma se, invece, esistono sarebbe bene che lei le indicasse esplicitamente a questo Comitato; sarebbe la sua opinione ma lei è qui in quanto responsabile dell'ENAV.

Le chiedo, inoltre, se sia adeguato il livello di competenza e di specializzazione del personale, in relazione soprattutto alle nuove tecnologie, o se, piuttosto, al ri-

guardo esista un problema che in qualche modo va affrontato. Infine vorrei sapere se l'ENAV svolga regolare attività ispettiva di controllo dello stato di funzionamento delle apparecchiature di sua responsabilità. Siccome presumo che la risposta sia affermativa, vorremmo capire se tale attività sia svolta in modo sistematico, se riguardi le apparecchiature che seguono le regolamentazioni emesse dall'ENAV e quali aree di incertezza l'ENAV ritiene vi siano, invece, in relazione ad apparecchiature considerate di grande rilevanza ai fini della sicurezza ed eventualmente utilizzate da altri operatori aeroportuali.

PRESIDENTE. Ringrazio i rappresentanti dell'ENAV e i colleghi intervenuti e rinvio il seguito dell'audizione alla seduta di giovedì 17 gennaio 2002, alle 10.

Propongo di convocare una riunione dell'ufficio di presidenza del Comitato per mercoledì 16 gennaio 2002, al fine di elaborare un quadro complessivo del lavoro che stiamo svolgendo e per avere la possibilità di calendarizzare la nostra attività o di trovare nuovi argomenti da trattare.

Propongo altresì di anticipare alle ore 11,30 della giornata di giovedì 17 gennaio 2002 l'audizione dei dirigenti preposti alle strutture del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti competenti in materia di trasporto aereo, già prevista per le ore 15 della medesima giornata.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 18.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

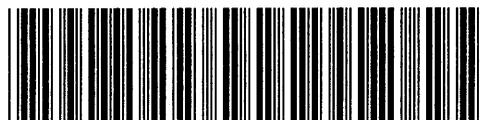
DOTT. VINCENZO ARISTA

Licenziato per la stampa
il 29 gennaio 2002.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

Lire 1200 = € 0,62

Stampato su carta riciclata ecologica



14STC0001430