

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIII LEGISLATURA —————

4^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Difesa)

33° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 3 GIUGNO 1998

Presidenza del presidente GUALTIERI

INDICE

INTERROGAZIONI

PRESIDENTE	Pag 2, 5, 6
BRUTTI, <i>sottosegretario di Stato per la difesa</i>	3
GUBERT (<i>per l'UDR: CDU-CDR-NI</i>)	5

I lavori hanno inizio alle ore 15,15.

INTERROGAZIONI

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento della seguente interrogazione:

GUBERT. – *Al Ministro della difesa.* – Premesso:

che con interrogazione 4-09423 annunciata il 29 gennaio 1998 lo scrivente evidenziava il problema della crescita costante del traffico aereo civile, della previsione di una ulteriore crescita in relazione al potenziamento delle strutture aeroportuali e al prossimo Giubileo della Chiesa Cattolica e pertanto della necessità di ampliare la quota di spazio aereo italiano a disposizione del trasporto aereo civile; a tale interrogazione non è stata data risposta;

che a seguito delle disposizioni conseguenti alla tragedia del Cermis il traffico aereo militare si è spostato su quote più elevate, con conseguente maggiore interferenza dei voli militari sul traffico aereo civile, determinando un sensibile aggravamento del pericolo di collisioni, già elevato soprattutto nella regione del Nord-est italiano, vista la notevole concentrazione di aree militari;

che le zone aeree a regolamentazione militare, e quindi soggette a notevoli limitazioni per l'esercizio del volo aereo civile, coprono gran parte del territorio italiano, escludendo soltanto la zona costiera occidentale, le isole e gran parte del Nord-Est; esse risultano estese in modo unico in Europa, dato che in Germania, Francia, Spagna, Regno Unito, Danimarca, Svezia e Norvegia sono assai ristrette o addirittura assenti;

che le previsioni di crescita della domanda di trasporto aereo nel ventennio 1990-2010 nei sei principali paesi dell'Unione europea sono del 183 per cento e nei primi anni '90 i passeggeri trasportati sono cresciuti ad un tasso annuo di circa il 12 per cento; tale crescita registra un andamento simile anche nel Nord-Est;

che da una indagine dell'ECAC sulle cause dei ritardi nei voli aerei nel 1994 risulta che l'82 per cento di essi è dovuto a sovraccarico dei controllori di volo e le proposte per risolvere tale problema riguardano la revisione della struttura dello spazio aereo;

che il sovraccarico del traffico aereo civile, dovuto alle restrizioni imposte dalla regolamentazione militare, induce già attualmente ad evitare lo spazio aereo italiano nelle linee internazionali (per esempio le linee Inghilterra-Grecia), causando allo Stato una perdita di gettito fiscale non indifferente; tale perdita di gettito si preannuncia crescente quando lo spazio aereo sopra il territorio della ex Jugoslavia sarà ritenuto sicuro,

l'interrogante chiede di sapere:

quali siano le ragioni per le quali, a differenza degli altri paesi europei, la gran parte dello spazio aereo italiano è soggetta a regolamentazione militare;

se siano in atto iniziative per la riduzione dello spazio aereo italiano sottoposto a priorità per i voli militari e, nell'eventualità che esse non siano in atto, se non si intenda intraprenderle;

se sia stato valutato l'aumento di rischio di collisione aerea nello spazio aereo del Nord-Est a seguito dell'innalzamento delle quote di volo degli aerei militari, in conseguenza della tragedia del Cermis.

(3-01749)

BRUTTI, *sottosegretario di Stato per la difesa*. I quesiti posti dal senatore Gubert si riferiscono a due questioni: da una parte i vincoli posti alla libera utilizzazione dello spazio aereo, dall'altra l'aumento del rischio di collisione aerea che sarebbe indotto dall'innalzamento, avvenuto in conseguenza alla tragedia del Cermis, delle quote di volo minime per i velivoli militari operanti sull'Italia del Nord-Est.

In merito alle due questioni è necessario, in via preliminare, illustrare la disciplina dell'esercizio del volo.

Il traffico aereo può essere compreso in due grandi categorie, aventi diverse regole di condotta del volo: il cosiddetto «traffico aereo generale», a cui appartiene la maggioranza dei voli e alla cui attività sono prioritariamente assegnate le aerovie, e il cosiddetto «traffico aereo operativo», che comprende le missioni di volo delle istituzioni dello Stato (Forze armate, Corpi armati, eccetera).

Lo svolgimento di una buona parte del traffico aereo operativo comporta rilevanti variazioni dei parametri di volo (ad esempio in termini di quota e velocità), tali da richiedere l'assegnazione di aree specificatamente dedicate a tale attività; queste aree sono definite «riservate» o «pericolose».

In ragione di queste esigenze, con il decreto del Presidente della Repubblica n. 484 del 27 luglio 1981 lo spazio aereo sovrastante il territorio nazionale e quello posto al di sopra delle acque internazionali vennero suddivisi in spazi aerei di competenza dell'Ente nazionale per l'assistenza al volo (ENAV) e in spazi aerei di competenza dell'Aeronautica militare italiana.

Allo scopo di evitare pericolose interferenze, fino agli anni Settanta era stabilita la pressochè totale distinzione di queste aeree a favore dell'utente destinatario, per cui l'attività operativa non poteva essere svolta se non nelle aree precedentemente menzionate (aree che, di conseguenza, erano precluse all'impiego del traffico generale).

Lo sviluppo sempre maggiore dell'aviazione civile ha reso necessario un adeguamento sia dell'architettura degli spazi aerei che dei criteri di gestione del traffico, allo scopo di avvicinarsi al concetto di «spazio aereo unico e continuo», in base al quale gli spazi aerei vengono assegnati agli utenti, civili e militari, in funzione delle loro rispettive necessità.

A partire dal 1955, allo scopo di realizzare un sistema organico di gestione del traffico aereo operante nell'area europea, è stata istituita una Conferenza europea per l'aviazione civile (ECAC), della quale attualmente fanno parte 33 paesi tra cui l'Italia. Nella stessa sede è stata stipulata una convenzione per la sicurezza della navigazione aerea in Europa, denominata «Eurocontrol», alla quale l'Italia ha aderito con la legge n. 575 del 20 dicembre 1995. In virtù di questa convenzione, anche il traffico aereo che opera sopra il nostro paese è attualmente gestito da una unità centrale europea, nell'ambito di un programma comune per l'armonizzazione e l'integrazione dei diversi sistemi di controllo del traffico aereo in vigore nei paesi del nostro continente. Quindi, spazio aereo unico e gestione a livello europeo.

Tale cooperazione europea, unita ai progressi tecnologici nel settore dei radar di terra e dell'elettronica di bordo dei velivoli, ha consentito di superare la rigida ripartizione in settori dedicati ad uso esclusivo del traffico generale o di quello operativo, per avvicinarsi invece ad un impiego flessibile dello spazio aereo, in virtù del principio di permeabilità di questo bene comune stabilito dalla convenzione Eurocontrol.

Alle già ricordate zone riservate e pericolose, presenti in tutti gli Stati europei cui fa riferimento il senatore Gubert – spesso in numero decisamente superiore a quelle italiane – stanno progressivamente subentrando aree solo temporaneamente assegnate ad una sola tipologia d'utenza, allo scopo di consentire un utilizzo totale dello spazio aereo attraverso l'impiego di rotte svincolate dalle normali aerovie.

La programmazione dell'utilizzo di tali rotte svincolate ricade nelle competenze di una speciale cellula di coordinamento civile-militare, costituita in Italia da circa due anni presso il centro di controllo radar di Ciampino. Questo organismo valuta le esigenze di tutti gli utenti dello spazio aereo italiano e, in coordinamento con le analoghe agenzie delle altre nazioni europee, gestisce i flussi di traffico che percorrono il nostro paese.

In questo ambito di liberalizzazione dello spazio aereo, un gruppo di lavoro composto da rappresentanti dell'Ente nazionale per l'assistenza al volo (ENAV) e dell'Aeronautica militare italiana ha inoltre concordato che, a partire dal 16 luglio 1998, vengano progressivamente rimossi i vincoli di percorrenza sia sull'area dell'Italia del Nord-Ovest (in ragione dell'incremento dei volumi di traffico conseguenti al progetto «Malpensa 2000») che sull'Italia del Nord-Est (ove è pronosticato il più rilevante aumento dei flussi commerciali nei prossimi anni, come ha correttamente ricordato il senatore Gubert).

In relazione all'ipotesi che le restrizioni dello spazio aereo italiano imposte dalla regolamentazione militare siano causa del sovraffollamento del traffico aereo civile, così da indurre ad uno spostamento al di fuori del nostro paese delle linee internazionali sull'asse di percorrenza europeo Nord-Sud, è necessario fare una precisazione: fin dall'estate dello scorso anno è stata ripristinata l'aerovia lungo la direttrice adriatica, interdetta durante il conflitto nella ex Jugoslavia. Inoltre, è necessario sottolineare come non sembri del tutto realistico l'impiego di aerovie sovrastanti i

paesi della regione balcanica in alternativa al sorvolo dell'Italia, in quanto il sistema di controllo dello spazio aereo di questi paesi non è tale da consentire la gestione di un volume di traffico rilevante, a differenza di quanto avviene nel nostro paese.

Per quanto attiene, infine, al temuto rischio di collisione nello spazio aereo del Nord-Est del paese, in conseguenza della decisione del Ministro della difesa di innalzare le quote di volo per l'effettuazione di missioni militari a bassissima quota (decisione adottata a seguito della tragedia del Cermis), tengo a precisare il seguente punto: tale decisione non può comportare un aumento del rischio di collisione aerea, in quanto tali operazioni di volo di addestramento a bassa quota si svolgono tutte al livello minimo autorizzato. La separazione tra gli aeromobili è assicurata quindi in senso laterale e non rispetto alla dimensione verticale; inoltre, tale dimensione verticale non ha comunque subito un decremento significativo e tale da creare alcun rischio a seguito dell'innalzamento della quota minima di volo. Pertanto il provvedimento del Ministro della difesa non ha provocato alcun significativo incremento della densità del traffico aereo, nè un conseguente maggiore rischio di collisione aerea nell'area dell'Italia del Nord-Est.

A tale proposito, infine, devo precisare che gli aerei commerciali impegnano le basse quote solamente durante la fase di decollo o di avvicinamento agli aeroporti per l'atterraggio, ovvero quando operano in zone non interessate dall'addestramento dei velivoli militari.

Esistono, quindi, tutte le condizioni perchè il rischio, che pur viene paventato dal senatore Gubert, non si concretizzi in alcun modo se, naturalmente, le regole già stabilite vengono osservate, come è necessario che sia.

PRESIDENTE. Prendo atto, senza entrare nel merito, che dall'onorevole Sottosegretario è stata fornita una risposta importante e complessa che fissa con precisione le regole generali.

GUBERT. Signor Presidente, la cosa più positiva annunciata dall'onorevole Sottosegretario consiste nella previsione per il prossimo mese di luglio di un processo di liberalizzazione (non solo nel Nord-Ovest, ma anche nel Nord-Est, una delle zone per le quali è previsto un forte aumento della densità di traffico) dell'uso dello spazio aereo. Ho sollevato il problema non perchè lo abbia potuto personalmente sperimentare, ma perchè operatori del settore avevano denunciato, nei giorni antecedenti alla presentazione dell'interrogazione, che le occasioni di gravissima collisione tra aeromobili erano state più di una. Sicuramente ciò è stato anche dovuto al fatto che essendo la gran parte del territorio nazionale (soprattutto la parte Est) sottoposta a priorità militare, la regolamentazione dei percorsi avveniva, ed avviene, attraverso il sistema militare. Infatti, se l'aereo civile per essere autorizzato al volo deve rivolgersi all'ente civile e quest'ultimo deve poi passare l'informazione a quello militare, è ovvio che i tempi per prendere una decisione si allungano ed i rischi aumentano.

Da un esame delle carte dello spazio aereo ho potuto rilevare che in tutti i paesi europei lo spazio a priorità militare è ridottissimo, mentre per l'Italia risulta essere pari ai due terzi del territorio. Mi sembra però che l'intenzione sia quella di modificare la situazione attuale, quindi prendo atto con soddisfazione della risposta del Governo.

In relazione agli aerei commerciali, volevo solo far presente che anche se questi impegnano le basse quote soltanto limitatamente ai periodi di decollo o di atterraggio, essendo gli aeroporti del Nord-Est molto numerosi (Venezia, Treviso, Verona, Trieste e altri ancora) e in crescita, la questione non andrebbe trascurata. Forse varrebbe addirittura la pena di riesaminarla. In materia non ho suggerimenti da offrire, mi dichiaro comunque soddisfatto perchè la risposta è stata pertinente ai problemi da me evidenziati.

PRESIDENTE. Lo svolgimento dell'interrogazione all'ordine del giorno è così esaurito.

I lavori terminano alle ore 15,30.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il Consigliere parlamentare dell'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici

DO^T. GIANCARLO STAFFA

