



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 17

N.B. I resoconti stenografici delle sedute di ciascuna indagine conoscitiva seguono una numerazione indipendente.

8^a COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici, comunicazioni)

INDAGINE CONOSCITIVA SULLE PROBLEMATICHE
RELATIVE ALLE AUTORIZZAZIONI, AI CONTRATTI DI
SERVIZIO ED AI CONTRATTI DI PROGRAMMA NEI SETTORI
DEI TRASPORTI, POSTALE, DELLE TELECOMUNICAZIONI,
DEI LAVORI PUBBLICI E DELLE INFRASTRUTTURE

164^a seduta: mercoledì 17 febbraio 2010

Presidenza del presidente GRILLO

I N D I C E

**Audizione del presidente dell'ENAC Vito Riggio sulle problematiche connesse al riordino dell'ENAC,
nonché alla sicurezza e alla gestione degli scali aeroportuali
con particolare riferimento a quelli di Milano e Roma**

* PRESIDENTE	Pag. 3, 7, 8 e <i>passim</i>	RIGGIO	Pag. 3, 7, 13 e <i>passim</i>
DONAGGIO (PD)	10, 18		
FILIPPI Marco (PD)	8, 12, 13 e <i>passim</i>		

N.B. L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; UDC, SVP, Io Sud e Autonomie: UDC-SVP-IS-Aut; Misto: Misto; Misto-Alleanza per l'Italia: Misto-ApI; Misto-MPA-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MPA-AS.

Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, l'onorevole Vito Riggio, presidente dell'ENAC, il dottor Alessio Quaranta, direttore generale, il dottor Aldo Londei, direttore centrale regolazione economica, la dottoressa Maria Elena Taormina, direttore Ufficio di presidenza, e il dottor Sergio Bruno, direttore comunicazione.

I lavori hanno inizio alle ore 15,10.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del presidente dell'ENAC Vito Riggio sulle problematiche connesse al riordino dell'ENAC, nonché alla sicurezza e alla gestione degli scali aeroportuali con particolare riferimento a quelli di Milano e Roma

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulle problematiche relative alle autorizzazioni, ai contratti di servizio ed ai contratti di programma nei settori dei trasporti, postale, delle telecomunicazioni, dei lavori pubblici e delle infrastrutture, sospesa nella seduta di ieri.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo e che la Presidenza del Senato ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non vi sono osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

È oggi in programma l'audizione del presidente dell'ENAC, onorevole Vito Riggio, che interverrà sulle problematiche connesse al riordino dell'ENAC, nonché alla sicurezza e alla gestione degli scali aeroportuali con particolare riferimento a quelli di Milano e di Roma. L'odierna audizione e quella dei presidenti degli aeroporti di Milano e di Roma, è stata richiesta con insistenza da alcuni colleghi, a seguito delle denunce apparse la settimana scorsa su alcuni organi di stampa di tiratura nazionale nello specifico riguardanti l'aeroporto di Roma.

Ringrazio quindi il presidente Riggio, il dottor Alessio Quaranta, direttore generale, il dottor Aldo Londei, direttore centrale regolazione economica, la dottoressa Maria Elena Taormina, direttore Ufficio di presidenza, e il dottor Sergio Bruno, direttore comunicazione per aver aderito al nostro invito e lascio senz'altro la parola al presidente Riggio.

RIGGIO. Signor Presidente, data la vastità dell'argomento in esame ho ritenuto opportuno portare una documentazione scritta, che consegno agli atti della Commissione.

Il mio intervento verterà sostanzialmente su due questioni. La prima ha un carattere più generale ed è connessa al riordino dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC); si tratta di una problematica che più volte abbiamo affrontato in questa Commissione e che è stata altresì oggetto di una specifica indagine conoscitiva condotta dalla Commissione trasporti della Camera dei deputati che, peraltro, in questi giorni sta giungendo a conclusione, tant'è che mi risulta che il presidente Valducci stia predisponendo la relazione. In proposito, quindi, ribadisco quanto ho detto ai colleghi della Camera, e cioè che il tema di fondo non riguarda tanto il *no-men iuris*, ovvero come si debba chiamare o che cosa debba essere una autorità di regolazione, quanto i poteri effettivi che le si debbono riconoscere, gravemente inficiati non tanto dal rapporto con il Ministero, improntato ad una assoluta libertà, quanto dalla impossibilità di utilizzare risorse peraltro già esistenti. Il paradosso è infatti proprio questo e cioè che l'ENAC ha un bilancio in attivo; tra l'altro mi consta che sia uno dei pochi enti pubblici non economici che presenti un avanzo di amministrazione ormai da sei anni consecutivi, almeno da quando ne sono il presidente. Il suddetto avanzo viene utilizzato, in base ad una apposita disposizione di legge, per infrastrutture aeroportuali, ed è a disposizione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, tant'è che abbiamo destinato uno stanziamento di 25 milioni di euro allo scalo di Fiumicino onde adempiere ad un vecchio impegno assunto all'atto della cessione, per il quale il Ministero non aveva i fondi. Quest'anno abbiamo finanziato l'acquisto dei cosiddetti *body scanner*, mentre l'anno passato abbiamo destinato parte delle nostre risorse ad un'importante ricerca nel settore aeronautico svolta da Finmeccanica.

Pertanto, pur disponendo delle risorse finanziarie, non possiamo effettuare assunzioni perché siamo sottoposti alle tagliole della finanza pubblica, il che, per un ente che deve svolgere attività di sicurezza, certamente non è la migliore delle condizioni. Tanto per fare degli esempi concreti, da mesi, se non da anni, è bloccata l'assunzione di 20 ingegneri da destinare al controllo degli aeromobili, né ci è possibile procedere all'assunzione di 10 direttori aeroportuali per i quali è stato espletato un concorso e analogo discorso vale per gli ispettori di volo, nonostante vi siano stati dei pensionamenti. Pur con il pieno rispetto delle esigenze di riduzione della spesa pubblica, troverei francamente opportuna una capacità selettiva in virtù della quale si possa procedere quantomeno all'assunzione di coloro che hanno già espletato il concorso, peraltro utilizzando risorse che, come ho già segnalato, vengono poi messe a disposizione del Ministero.

A fronte di quanto osservato, ho rilevato invece che l'attenzione si è focalizzata sulla fisionomia giuridica dell'ente e quindi sul termine «autorità», laddove l'ENAC non ha mai chiesto di essere trasformato in autorità amministrativa indipendente, anche perché sono dell'avviso che nel Paese ve ne siano anche troppe e che anzi sarebbe necessario un riordino della materia.

La mia personale opinione – che peraltro coincide con quella recentemente espressa dal presidente dell'Autorità garante della concorrenza e

del mercato, professor Catricalà – è che alcune funzioni che l'ENAC dovrebbe svolgere in materia di regolazione aeroportuale – mi riferisco alla regolazione tariffaria – potrebbero tranquillamente essere attribuite all'ENAC o conferite all'*Antitrust*, mentre ritengo che tutte le restanti funzioni, ovvero quelle di governo del sistema, quindi di vigilanza sulle società di gestione, di definizione dei contratti di programma con le medesime società di gestione, di vigilanza sulla sicurezza, di tutela dei diritti dei passeggeri, mal si concilino con la struttura di un'autorità amministrativa indipendente che in genere dispone di poche e selezionate unità di personale che svolgono solo il compito di regolazione. Dal momento che però l'ENAC non potrebbe mai perdere compiti previsti dalla normativa europea e che attengono all'amministrazione attiva, la questione è come l'ENAC, concepito a suo tempo come ente pubblico non economico, possa restare tale ed al contempo individuare delle modalità di flessibilizzazione atte a consentirgli di disporre di risorse e personale sufficienti per lo svolgimento dei compiti summenzionati.

Peraltro, la direttiva comunitaria in materia di tariffe innova la normativa prevista dalla legge n. 248 del 2005, che a suo tempo bloccò le tariffe e di questo argomento ricordo che si discusse molto in Commissione. Tale direttiva attribuisce finalmente ad una autorità terza, quindi indipendente, il compito di regolare le tariffe degli aeroporti con traffico superiore a 5 milioni di passeggeri. In proposito è stato presentato un disegno di legge di recepimento della direttiva che individua nell'ENAC tale autorità; ciò detto, la posizione del presidente Catricalà è al riguardo altrettanto corretta, per cui se il problema è svolgere attività di regolazione, lo può fare una Autorità indipendente già esistente. L'unico punto è che non si può agire a mezzadria, cioè non possiamo immaginare che questa attività di regolazione venga svolta in parte dall'ENAC, con il controllo però del Ministro dell'economia e delle finanze. Intendo dire che o il Ministero si fa carico interamente di questa funzione, ma in base alla normativa europea non potrebbe farlo, o essa viene assunta dall'*Antitrust*, oppure dall'ENAC, certo è che non si può immaginare una attività regolazione suddivisa tra compiti di istruttoria dell'ENAC, approvazione del Ministero dei trasporti, controapprovazione del Ministero dell'economia e delle finanze e, per quanto riguarda gli aeroporti maggiori, anche l'intervento della Presidenza del Consiglio.

Tant'è che per riuscire a concludere alcuni contratti di programma abbiamo impiegato molto tempo e adesso, finalmente, ne abbiamo stipulati e approvati – questa è infatti la procedura – alcuni particolarmente importanti, quali quelli relativi agli aeroporti di Pisa, di Napoli e agli Aeroporti di Puglia, e sono in corso di stipula anche altri contratti di programma riguardanti aeroporti di medie dimensioni.

La seconda questione che occorre affrontare ha un carattere più contingente ed è quella relativa alla sicurezza degli scali aeroportuali. Al di là di quanto riportato dal settimanale «L'Espresso», poi ripreso anche dal giornalista Giulio Mancini sul quotidiano «Il Messaggero», ho ritenuto opportuno richiedere una relazione e non all'ENAC, ma al Comitato per l'ordine pub-

blico e la sicurezza dell'aeroporto di Fiumicino che, com'è noto, è presieduto dal direttore dell'ENAC, ma di fatto è governato dalla Polizia di Stato, posto che quelli relativi alla sicurezza intesa come *security* sono compiti tipici della Polizia di Stato. Da tale relazione sembrerebbe risultare che quanto riferito da «L'Espresso» non corrisponda a verità; tuttavia, trattandosi di materia sensibile e visto che la redazione de «L'Espresso» ha in tal senso insistito, credo che il prefetto di Roma farà bene a convocare un apposito Comitato provinciale dell'ordine pubblico.

Personalmente, mi sentirei di escludere che Fiumicino sia un aeroporto insicuro, anche perché è stato recentemente certificato, non solo dalla Commissione europea, ma anche dalla *Transportation security administration* (TSA) degli Stati Uniti.

Tra l'altro, il giornalista del già citato settimanale avrebbe violato una serie di norme, essendo passato attraverso la zona sensibile dell'aeroporto, laddove la Polizia esclude che in quella o in altre circostanze qualcuno si sia potuto avvicinare alla suddetta area che è collocata oltre gli archetti, che funzionano di giorno e non di sera quando vengono attivate le porte blindate. Vi è quindi una sorveglianza dall'interno dell'aeroporto che impedisce l'accesso nelle zone sensibili. Questo è quanto dichiarato dalla Polizia di Stato, quindi la Commissione farebbe bene ad approfondire la questione anche con il Ministero dell'interno.

Sempre stando al racconto del giornalista, questi, una volta entrato negli uffici privati, avrebbe anche attivato un *computer* in assenza di sorveglianza, il che, se fosse vero, farebbe presupporre che la Polizia non stesse svolgendo il proprio compito di vigilanza di cui è tenuta a farsi carico nelle ore notturne.

In proposito vi è una questione di cui occorre tenere conto; mi riferisco al fatto che nel corso dell'attuale ondata di freddo, come avvenuto per alcune metropolitane, le parti esterne dell'aeroporto, quelle che di giorno sono frequentate dai passeggeri, sono state aperte per consentire ai barboni, che prendono l'ultimo treno dalla Stazione Termini di Roma, di avere un ricovero per la notte.

Questa certamente non è la norma perché ovviamente i barboni non dovrebbero trovare accoglienza in quegli spazi per la notte, tuttavia da quanto riferitomi sia dalla Polizia, sia dal nostro direttore, vi sarebbero state oggettive difficoltà ad arginare tale fenomeno, soprattutto in assenza di alternative, nonostante al riguardo siano state interpellate la Caritas così come le altre strutture preposte.

Aggiungo che esiste una scheda del Programma di sicurezza del Comitato interministeriale per la sicurezza aerea e degli aeroporti (CISA) in base alla quale di notte l'aeroporto deve essere chiuso e nessuno può accedervi; ad ogni modo, rassegnò alla vostra sensibilità il fatto che l'unica conseguenza pratica che seguirà all'articolo de «L'Espresso» è che i barboni passeranno la notte per strada. Non so come faranno a scacciarli, forse dovranno costruire una «barriera antibarbone» dato che puntualmente queste persone arrivano per dormire in aeroporto.

PRESIDENTE. Dove dormono?

RIGGIO. Sui sedili d'ingresso.

DONAGGIO (PD). Per mandarli via chiamate le ronde padane!

RIGGIO. Personalmente al riguardo non avevo preso alcun provvedimento, senatrice Donaggio, dopodiché ho letto l'articolo pubblicato da «L'Espresso» che dava conto di questi problemi di sicurezza dell'aeroporto di Fiumicino, ed essendomi allarmato ho chiesto dei chiarimenti e dalla relazione che mi è stata fornita ho appreso che tutto l'allarme in realtà si riduceva al fatto che circa 40 poveri diavoli la notte prendono il treno e vanno a dormire in aeroporto. Naturalmente prima di riaprire l'aeroporto si effettuano delle verifiche per cui escludo che vi possano essere problemi di sicurezza; detto questo non si può neanche immaginare che la notte ci siano persone che dormono in aeroporto, ma al contempo tutti sappiamo che ciò accade a seguito dell'ondata di gelo straordinaria che sta colpendo il Paese. Al riguardo sono stati interpellati il sindaco e la Caritas ma non si è riusciti ancora a risolvere questo problema che però non ha nulla a che vedere con la sicurezza. Tengo anche a precisare che alcuni *terminal* sono completamente chiusi e che quelli che secondo il giornalista sarebbero stati accessibili sono tutti dotati di porte blindate e di innumerevoli telecamere collegate con una centrale; inoltre, non è stato registrato alcun segnale di allarme delle porte, né si sono resi necessari interventi. Da quanto mi consta il giornalista ha semplicemente messo in moto il nastro bagagli che arriva al di là del muro per poi fermarsi visto che non è attivo il sistema bagagli centrale. Non entro ulteriormente in dettaglio, in tal senso rinviando alla relazione del Comitato per l'ordine pubblico e la sicurezza dell'aeroporto di Fiumicino; segnalo anche di aver chiesto al prefetto di Roma di convocare il comitato provinciale perché mi sembra che la questione sia ancora aperta. Questo è quanto posso riferirvi sulla base delle nostre conoscenze ed ho voluto rendervi edotti anche sulla questione dei barboni perché è giusto che la Commissione parlamentare sappia che purtroppo in Italia di notte, quando ci sono ondate di gelo, se non si trovano stazioni ferroviarie ed aeroporti disponibili a dare ricovero alle persone per non farle morire di freddo, non esistono alternative e questo è certamente un problema molto grave di cui dovrebbero farsi carico altri, ma torno a ribadire che nonostante si siano attivati tutti i canali ed in ogni direzione, non si è ancora trovata soluzione. Questo per quanto riguarda l'aeroporto di Roma.

Anche per ciò che concerne lo scalo di Milano non sembrerebbero esservi criticità sul piano della sicurezza, tant'è che anche questo aeroporto è stato certificato. Né mi risulta che vi sia il problema dei barboni, ma non ho certezze in proposito visto che ci stiamo riferendo ad un fenomeno che si verifica a New York, ad Amburgo, o Monaco, così come in tutte le città che hanno registrato forti ondate di freddo. Quando si verificano situazioni di questo genere di notte si mettono a disposizione le se-

dute delle sale d'attesa, dove di giorno si effettuano i *check-in*, oltre i quali non è possibile però accedere.

PRESIDENTE. Ringrazio il presidente Riggio per la sua esposizione e lascio la parola ai colleghi che intendono intervenire.

FILIPPI Marco (PD). Ringrazio il presidente Riggio per la disponibilità e l'attenzione manifestate nell'accogliere il nostro invito. Ringrazio soprattutto il presidente Grillo per essersi fatto carico di una nostra richiesta in ordine alla necessità di un approfondimento su due problematiche che giustamente venivano richiamate. La prima, quella più contingente, è la questione sollevata da «L'Espresso», da «Il Messaggero», e ancora prima da «la Repubblica»; la seconda riguarda invece il processo di riordino cui è soggetto l'ENAC.

A partire dalla questione della sicurezza, vorrei segnalare un tema di carattere generale che questa Commissione non è nuova ad affrontare anche per altri comparti dei trasporti, i cui termini provvedo di seguito ad illustrare. Nel merito sono dell'opinione che il problema non sia rappresentato dalla funzionalità degli organismi preposti al controllo, posto che nei processi di liberalizzazione, e non solo, il punto sempre più dirimente diventa: «chi controlla chi deve controllare». Segnalo questo aspetto che è emerso, purtroppo con tragica evidenza, in occasione di eventi assolutamente catastrofici, come l'incidente di Viareggio e, solo a livello di potenziale accadimento, nell'ambito degli aeroporti.

La questione ha una sua rilevanza anche in ragione del probabile inserimento di strumentazioni particolarmente sofisticate per l'accettazione e il controllo dei passeggeri, mi riferisco ai cosiddetti *body scanner*, sui quali sono state espresse opinioni assai differenziate.

Personalmente ho trovato abbastanza singolare e sorprendente che, nel momento in cui paradossalmente si alzano, giustamente, le barriere potenziando gli strumenti di accesso selettivo all'imbarco, sistematicamente, quasi come in uno *scoop* giornalistico, si avverte un'enorme, vistosa fragilità nell'accesso alle strutture.

Conosco il contenuto della relazione cui il presidente Riggio ha più volte fatto riferimento ed al riguardo chiedo formalmente al presidente Grillo, di audire sia il Comitato per l'ordine e la sicurezza dell'aeroporto di Fiumicino sia i giornalisti autori degli articoli, i quali hanno presentato di recente delle controdeduzioni estremamente articolate ai rilievi formulati nel rapporto del Comitato – fermo restando che non ne sto prendendo le difese – per quanto riguarda la vicenda dei barboni, così come in ordine alle questioni dell'accesso selettivo e dei terminali informatici. Mi permetto anzi di suggerire di audire in primo luogo i giornalisti e in un secondo momento i rappresentanti del Comitato.

Vorrei poi manifestare alcune perplessità che scaturiscono da quanto è emerso sia dalla lettura della relazione richiamata dal presidente Riggio, sia da alcune sue affermazioni.

Sono consapevole che il giornalista de «L'Espresso» che ha svolto questa inchiesta abbia indubbiamente compiuto un reato; tuttavia, trovo davvero disdicevole e sorprendente che chi rileva un limite, una falla, una fragilità in una struttura, in base alle norme rischia di diventare autore di un reato passibile di denuncia, laddove nel caso di un terrorista si parla di attentato. Occorre quindi fare molta attenzione.

La questione relativa al riordino e alla trasformazione dell'Ente è a mio avviso particolarmente importante sotto diversi profili, a cominciare da quello più strettamente e squisitamente normativo e di funzionalità dell'organismo. Non avendo come conforto elementi oggettivi, mi limito a riportare voci o segnalazioni, anche perché credo che la sede sia adeguata ad avviare un confronto sulla bozza di regolamento dell'Ente dove, tra le altre cose, vengono segnalati alcuni impedimenti in materia di rinnovo dei vertici dirigenziali dell'ENAC, con particolare riferimento alle cariche di presidente e consiglieri.

Parlo in questi termini perché credo che, per quanto sia assolutamente apprezzabile e stimabile il lavoro svolto dal presidente Riggio, i meccanismi di automatismo rispetto ad organismi che nell'autonomia e nell'indipendenza del proprio funzionamento devono avere il proprio tratto peculiare siano un elemento da salvaguardare e preservare con particolare attenzione.

Segnalo, peraltro, questo aspetto anche dal punto di vista di una maggiore funzionalità. Per quanto riguarda, ad esempio, le tariffe aeroportuali, in merito alle quali più di una volta abbiamo discusso in questa Commissione, siamo consapevoli che è assolutamente necessario un loro adeguamento perché è da troppo tempo che non vengono ritoccate, cosa che probabilmente ha inciso sulla mancata innovazione degli scali aeroportuali. Non vogliamo però ripetere la stessa esperienza che abbiamo vissuto con la Società Autostrade e lo dico in maniera molto chiara e diretta. Il modello seguito con la Società Autostrade, su cui peraltro si è espresso anche il presidente dell'*Antitrust* Catricalà, sicuramente non ha funzionato e non è un modello trasparente. Noi invece vogliamo avere la certezza che le risorse dei contribuenti e degli utenti in primo luogo, ma anche dei vettori, siano strettamente finalizzate agli investimenti per il necessario ammodernamento delle infrastrutture. Le condizioni infrastrutturali degli scali aeroportuali e portuali italiani sono infatti drammatiche: abbiamo concepito le principali infrastrutture di adduzione di merci e passeggeri in deserti. Pertanto, dobbiamo avere la certezza che le risorse derivanti dalle tariffe aeroportuali siano davvero finalizzate all'ammodernamento delle infrastrutture. A questo punto, il ruolo di chi redige le regole del gioco, dell'autorità regolante, di chi stabilisce i contratti di concessione, quello di chi vaglia i piani finanziari è un ruolo assolutamente indispensabile, strettamente connesso ai poteri effettivi che gli vengono dati, e sono d'accordo in questo senso con il presidente Riggio.

Mi è sembrato che anche dalla relazione del Presidente dell'*Antitrust* emergesse la necessità di operare una distinzione fra un'autorità di regolazione e un'autorità di vigilanza e di controllo. Credo che questo sia un

elemento indispensabile; è bene ed opportuno che il soggetto che fa le regole non sia quello che vigila, che controlla e che sanziona.

Spero molto nella legge sulle liberalizzazioni; non so quanto funzionerà, né quanto questo Governo e questa maggioranza siano disponibili a recepirne le indicazioni che abbiamo condiviso e ritenuto assolutamente opportune. Di certo, il quadro che si presenta in questo Paese non è per niente confortante, sia per il modello in atto, sia per situazioni di costume, che per nulla aiutano le istituzioni ad assumere un comportamento imparziale, retto, autonomo ed autorevole.

DONAGGIO (PD). Ringrazio innanzitutto il presidente Riggio per la sua disponibilità.

Sulla base dell'intervento del mio Capogruppo, senatore Filippi, vorrei ancora provare a riflettere sul concetto di prevenzione finalizzata alla sicurezza. Credo infatti che le attività di prevenzione che portano alla sicurezza si siano notevolmente ridotte negli ultimi tempi, innanzitutto perché gli aeroporti sono diventati un grande affare commerciale e hanno mutato la loro funzionalità da centri di smistamento dei viaggiatori a veri e propri *shopping center*. Dovremmo cominciare a valutare meglio come è cambiata la struttura aeroportuale, la sua finalità e le modalità di funzionamento, collegando tutto questo alla questione della sicurezza e della prevenzione.

Presidente Riggio, di solito quando viaggio non passo attraverso i varchi riservati ai parlamentari ma mi sottopongo ai normali controlli cui è tenuto qualunque altro passeggero che intenda prendere un aereo in un aeroporto italiano. Non essendo una persona famosa, questo mi dà l'opportunità di verificare come funziona il sistema.

A tal proposito, sarebbe utile che la nostra Commissione provasse ad ipotizzare di effettuare una visita *in loco* – è una proposta che formulo direttamente al presidente Grillo – per capire che cosa sta succedendo negli aeroporti italiani.

Sono trascorsi diversi anni da quando la Polizia di Stato ha demandato alle imprese di vigilanza le funzioni di sicurezza. Non sarebbe male pertanto verificare come avvengono le assunzioni, quali sono le professionalità richieste e quali disposizioni vengono date ai dipendenti. Faccio presente, signor Presidente, che in molti casi i passeggeri subiscono vere e proprie vessazioni da parte degli addetti alla sicurezza che, nell'indeterminatezza, si inventano regole fantastiche – e questo succede realmente – anche per privare i viaggiatori di determinati oggetti, magari perché c'è un conflitto tra il commercio interno e quello esterno all'area di imbarco.

È questo un aspetto che andrebbe meglio approfondito per capire quali indicazioni vengono impartite agli addetti alla sicurezza, quali priorità di verifica sono state stabilite nei confronti di un passeggero che attraversa il varco di sicurezza e quali, infine, sono gli obblighi cui egli deve sottostare.

Tornando alla considerazione iniziale, ritengo che la soglia di prevenzione si sia abbassata perché negli ultimi tempi tutto il sistema si è concentrato sul timore di azioni terroristiche a bordo di un aereo, dimenticando che sarebbe altrettanto eclatante un attentato compiuto in una sala d'aspetto o nell'androne dell'aeroporto. Ed il fatto che Alitalia ci abbia ormai abituato alla riduzione del numero dei voli ha fatto sì che gli aeroporti siano molto più affollati che nel passato, rendendo così ancora più pericolose le sale d'aspetto e le aree di accesso alla pista che possono maggiormente attirare chi pensa di compiere un attentato in un aeroporto, come in un qualsiasi altro luogo di transito di viaggiatori, ad esempio una stazione ferroviaria. L'effetto sull'opinione pubblica, infatti, nel primo caso sarebbe di certo centuplicato. Un attentato in un aeroporto, infatti, luogo su cui si concentra in maniera particolare l'attenzione di chi deve organizzare la prevenzione, consentirebbe di dimostrare che le soglie di sicurezza sono inadeguate, amplificando in tal modo l'effetto che chi commette questi atti vuole ottenere sull'opinione pubblica.

Questo è il motivo per cui sostengo la necessità di rivalutare un'idea di sicurezza che includa anche le aree di accesso alla zona aeroportuale. Faccio un altro esempio. Nell'area in cui si cercano i propri bagagli dispersi non c'è controllo di alcun tipo. Mi è capitato di andare a ricercare il mio bagaglio e a furia di chiedere di accedere ad una zona piuttosto che ad un'altra mi sono ritrovata addirittura sulla pista; fino a quel momento nessuno mi ha fermato ed io non ero il giornalista che voleva dimostrare l'assenza di controlli, visto che andavo semplicemente alla ricerca del mio bagaglio.

Sarebbe pertanto importante conoscere quali siano oggi le disposizioni che vengono date, quali i criteri che si seguono e le professionalità degli addetti e quali le modalità con cui queste vengono individuate, tutto ciò prima di arrivare a soluzioni sensazionali quali ad esempio l'adozione dei *body scanner*. Questi ultimi producono sicuramente un certo effetto, ma occorrerebbe avere indicatori più precisi al riguardo, ad esempio in ordine alla loro eventuale pericolosità considerato che per l'aeroporto transitano bambini, donne, magari incinte o in fase di allattamento. Si tratta di strumenti che possono essere anche molto dannosi, tant'è che nei sistemi di accesso ai luoghi di lavoro si è evitata l'installazione di strumenti di rilevazione che avessero questo tipo di incidenza sul fisico. Anche perché, se mi è concessa una battuta, morire per una bomba o per radiazioni dovute all'utilizzo di strumentazione di questo genere, non fa una grande differenza, sempre di morte si tratta! Credo quindi che occorra una certificazione più sicura delle apparecchiature che si utilizzano per effettuare i controlli delle persone che transitano all'interno dell'aeroporto.

Sarebbe poi utile e importante che nell'ambito delle norme vi fosse una definizione più chiara dei ruoli tra chi svolge una funzione di autorizzazione e chi si occupa del sistema della prevenzione e dei controlli, posto che le carenze si individuano proprio sotto il profilo dei controlli.

La questione, pertanto, non credo sia esclusivamente riconducibile alla vicenda dei barboni che partono dalla Stazione Termini con l'inten-

zione di trovare ricovero durante la notte in aeroporto, anzi questo mi sembra un modo del tutto inadeguato di affrontare il problema di come garantire il controllo delle zone di accesso alla struttura aeroportuale, aree che invece oggi potrebbero risultare percorribili anche dai soggetti che magari intendono compiere un atto delittuoso.

Varrebbe quindi la pena di soffermarsi a fare chiarezza nell'ambito di una disciplina che nel tempo ha visto stratificarsi di norme e disposizioni, onde definire una normativa più snella, ma maggiormente efficace sul piano della prevenzione e dei controlli e magari anche capire se vi sia la possibilità di garantire livelli di sicurezza ulteriori a protezione dei nostri aeroporti.

PRESIDENTE. Colleghi, riprendendo le considerazioni del senatore Filippi, desidero sottolineare l'opportunità di approfondire le questioni sollevate a proposito dell'aeroporto di Roma, convocando a tal fine il prefetto di Roma, atteso che il presidente Riggio ha fatto riferimento ad un rapporto della Polizia. Occorre chiarire bene che cosa si sia realmente verificato e quindi se lo *scoop* giornalistico sia supportato da prove incontestabili, oppure si sia lavorato un po' troppo di fantasia.

FILIPPI Marco (PD). Signor Presidente, se mi è concesso, suggerirei di ascoltare prima i giornalisti autori degli articoli e solo in un momento successivo il prefetto di Roma e questo perché i suddetti giornalisti hanno di recente presentato delle controdeduzioni ai rilievi formulati dal Comitato a cui anche il presidente Riggio si è richiamato (mi riferisco ad esempio alla vicenda dei barboni). Nello specifico sono dell'avviso che se si vogliono accogliere i barboni, lo si fa nell'ambito di un ostello, e non in un aeroporto anche perché in questo caso si pone un problema di decoro e di sicurezza.

È una questione molto delicata, signor Presidente.

PRESIDENTE. Appunto perché si tratta di una questione delicata, non possiamo elevare a rango istituzionale il ruolo di un giornalista. Il giornalista ha il diritto di scrivere quello che vuole, assumendosene ovviamente la responsabilità, e di fare il suo mestiere, sperando che lo faccia bene; peraltro nello specifico non formulo alcuna valutazione perché non conosco chi ha scritto gli articoli. Ciò detto, la Commissione è tenuta ad interagire con le istituzioni e quindi non possiamo che convocare il capo della polizia, il questore e il prefetto.

Ritengo che questo sia il modo per noi opportuno di procedere, pur condividendo l'obiettivo sotteso alla richiesta del senatore Filippi, che è poi quella di vagliare ed approfondire quanto emerso dagli articoli di stampa e dalle osservazioni oggi effettuate dal presidente Riggio, acquisendo ulteriori elementi, onde verificare la veridicità di quanto denunciato a livello giornalistico.

FILIPPI Marco (*PD*). Mi scusi, signor Presidente, nell'eventualità che nell'aeroporto di Roma vi sia stata un'abitudine, magari invalsa e non dichiarata, di spegnere alcune strumentazioni o vi siano state carenze da parte del personale della Polaria, la cui presenza non è irrilevante negli aeroporti, ritengo che un contrordine su questo fronte avrebbe certamente il vantaggio di alzare quel livello di attenzione, che magari in passato può non esservi stato. Questo sarebbe già un risultato, perché l'importante è mantenere elevato il livello di attenzione ed al contempo il controllo nelle nostre strutture aeroportuali. Quello che però vorrei evitare è che chi alza il livello dell'attenzione, rischi di essere considerato un criminale. Lo dico perché la considero una questione estremamente delicata e ritengo che dobbiamo essere molto attenti a quali sono le consuetudini nel nostro Paese.

PRESIDENTE. Naturalmente tutti consideriamo positivamente una iniziativa giornalistica quando questa è finalizzata a segnalare le criticità di un sistema di sicurezza che evidentemente presenta dei malfunzionamenti. Ciò premesso, abbiamo già in programma, per la prossima settimana, l'audizione del presidente dello scalo aeroportuale di Roma cui potremmo aggiungere quelle del responsabile della sicurezza del medesimo aeroporto ed del prefetto che credo ci possano sicuramente aiutare a fare chiarezza su questo tema.

Vorrei ora rivolgere una domanda al presidente Riggio. Ricordo di essere stato invitato, mesi fa, ad una interessantissima conferenza stampa, nel corso della quale, da parte di esponenti di Governo assai qualificati, dei presidenti degli scali aeroportuali di Roma e Milano, dei sindaci di Roma e di Milano e dei presidenti delle Regioni Lazio (ricordo che era ancora in carica il governatore Marrazzo) e Lombardia, fu annunciato un piano di investimenti destinati ai suddetti scali in considerazione dell'apertura manifestata dall'Unione europea in ordine alla possibilità di una elevazione delle tariffe finalizzata a sostenere il piano medesimo. Da allora, però, non ci è pervenuta alcuna notizia al riguardo. Vorrei pertanto avere quale informazione e sapere quali ostacoli abbiano impedito il decollo del suddetto piano.

Mi interesserebbe infine sapere se stante l'attuale blocco delle tariffe sia possibile procedere ad investimenti nel settore della sicurezza, oppure se tali interventi siano condizionati dall'aumento delle tariffe.

RIGGIO. Signor Presidente, desidero precisare che il documento che consegniamo oggi agli atti della Commissione non è quello presentato per le controdeduzioni del giornalista, posto che non ci prestiamo a contraddittori con «L'Espresso».

FILIPPI Marco (*PD*). Non è quello che le è stato richiesto.

RIGGIO. Tengo a precisarlo perché mi sembra che lei abbia parlato del documento presentato e della relazione cui ho fatto riferimento quasi come se coincidessero.

FILIPPI Marco (*PD*). Perché tale documento segnatamente riprende gli stessi punti.

RIGGIO. «L'Espresso» si è occupato della questione al nostro esame procedendo per puntate. Nella prima puntata, ha pubblicato una copertina per la quale ho personalmente querelato il settimanale – ed è già capitato anche in occasioni precedenti – e questo perché ogni volta che viene pubblicata una notizia su un organo di stampa così importante ho il dovere di prenderne atto, ma anche di segnalare che esiste una fattispecie di reato che viene definito «procurato allarme». Questo è quanto si è verificato in occasione della pubblicazione da parte sempre dello stesso settimanale di un articolo che si occupava di *safety*, in cui venivano riportate le affermazioni di un ex dipendente dell'ENAC, con cui peraltro eravamo in causa, affermazioni che si sono dimostrate poi del tutto infondate.

In ogni caso, a seguito delle inchieste giornalistiche sulla sicurezza degli aeroporti romani sono state avviate tre inchieste. Mi riferisco in primo luogo a quella del Ministero dell'interno, posto che tutte le operazioni di sicurezza, anche quelle svolte dai privati, avvengono sotto la responsabilità della Polizia di Stato, che coordina anche le altre forze presenti negli aeroporti, ovvero Carabinieri e Guardia di finanza. Questa inchiesta è stata svolta dal prefetto responsabile della Polizia di frontiera, quindi persona che sarebbe ben sentire per avere ulteriori elementi. La seconda inchiesta è quella svolta dalla società Aeroporti di Roma, che detiene la totale concessione e che quindi ha la responsabilità del coordinamento per tutte le aree di sicurezza che le sono state affidate, comprese quelle interne, anche se non nelle ore notturne, quando subentra la Polizia.

La terza inchiesta è quella effettuata dall'ENAC: infatti, ricoprendo il la carica di presidente del Comitato interministeriale per la sicurezza aeronautica, ho ritenuto opportuno verificare l'eventuale esigenza di modificare alcune regole. In tal senso mi sembra importante soffermarmi se pur brevemente sulla nostra organizzazione. Altri Paesi, come ad esempio gli Stati Uniti dispongono di due strutture separate, la *Federal aviation administration (FAA)*, che si occupa della *safety*, la sicurezza aeronautica, e la *Transportation security agency (TSA)*, che si occupa della sicurezza, per essa intendendo la *security*; in Italia, invece, a seguito dell'attentato del 2001, a fini di risparmio, abbiamo coordinato le due strutture, per cui la parte relativa alla *safety* è rimasta integralmente di competenza dell'ENAC, laddove per quanto riguarda la *security* si è operato un innalzamento dei livelli di programmazione e prevenzione nell'ambito del Comitato interministeriale per la sicurezza aeronautica, a cui partecipano tutti gli operatori aeronautici, segnatamente anche le forze di polizia, e che – non credo al riguardo di svelare un segreto – è in collegamento con i servizi di *intelligence* attraverso i quali, del resto, si opera la vera preven-

zione. Vi è poi un altro livello di controllo che è quello attuato dalla Polizia di frontiera nei singoli aeroporti, il cui responsabile risponde gerarchicamente al Ministero dell'interno.

È chiaro che esistono delle regole, ma è altrettanto evidente che queste vengono modificate in relazione alle difficoltà che via via si presentano. Ciò premesso, smentisco tuttavia nel modo più categorico che ci sia stato un abbassamento dei livelli di prevenzione e di sicurezza e lo dico citando due dati di fatto. In primo luogo l'Italia è uno dei pochi Paesi europei che dal 2000 al 2010 non hanno subito attentati, né conosciuto incidenti significativi. L'ultimo significativo episodio a seguito del quale si è determinato il noto grande allarme ha riguardato un passeggero che però partiva da un aeroporto olandese; negli aeroporti italiani, infatti, non è mai successo niente, anzi tutte le certificazioni internazionali affermano l'elevato livello di sicurezza in essi riscontrato, in particolare per quanto riguarda gli imbarchi per gli Stati Uniti, per i quali a Fiumicino è stato creato un *terminal* dedicato, iniziativa per la quale abbiamo ricevuto i complimenti della *Transportation security agency*.

Il secondo dato di fatto è che in questi anni abbiamo emanato una serie di schede operative che si applicano sotto la vigilanza della Polizia da parte degli addetti. Non ci sono addetti privati che non siano reclutati attraverso una certificazione rilasciata da un comitato presieduto dal direttore dell'ENAC aeroportuale, ma di fatto anche grazie alla collaborazione della Polizia. Quindi, è necessario superare un esame per ottenere la certificazione e, venuti meno i requisiti per il rilascio della stessa, gli addetti alla sicurezza non possono più intervenire. Aggiungo che non c'è alcun aeroporto italiano, neanche quelli minori che, sottoposto a *stress* da parte nostra o delle forze di polizia – avvalendoci anche del massimo delle competenze in tal senso fornite dai servizi segreti israeliani – non abbia dimostrato di reggere la prova. In ragione di ciò mi preoccupo molto quando si afferma che si assiste ad una riduzione dei livelli di sicurezza perché ciò non corrisponde al vero. Posso comunque assicurare che sotto questo profilo è in corso una sfida costante, che non si vince però operando negli spazi oggetto dell'analisi del giornalista, ovvero nella parte aperta al pubblico. Non c'è infatti alcun aeroporto al mondo che controlli questa area, fatta eccezione per alcuni scali in Turchia ove viene effettuato una sorta di controllo preventivo prima di accedere al *check-in*, modalità che tuttavia noi escludiamo nel modo più assoluto, visto che per i controlli ci avvaliamo dell'operato della Guardia di finanza e di cani addestrati.

Ovviamente i singoli episodi che sono stati qui segnalati vanno esaminati per quello che sono, ma tengo a sottolineare che comunque restano casi singoli.

Il vero problema semmai è rappresentato dal numero di forze di polizia disponibili. Se infatti il personale di polizia che effettua la supervisione nei confronti dei vigilanti privati dovesse risultare insufficiente bisognerebbe allora chiedere al capo della polizia – come facciamo per esempio per gli addetti ai passaporti – un suo potenziamento, ma purtroppo una soluzione di questo genere si porrebbe in contrasto con il problema dei

tagli. Da questo punto di vista si registrano contrazioni significative degli organici che finora a mio modo di vedere non hanno intaccato il livello di sicurezza, ma che alle lunghe potrebbero farlo. Questo è un problema significativo perché soprattutto la notte, avendo a disposizione meno personale e più telecamere, ci si deve necessariamente affidare a queste ultime, laddove sarebbe utile garantire la vigilanza di qualche addetto, perché al di là della eventuale presenza dei barboni, vi è comunque un transito di estranei, anche se in zone normalmente aperte al pubblico. Nel merito tengo a precisare che la maggior parte dei *terminal* a Fiumicino vengono chiusi alle 22,00, o addirittura alle 19,00; una volta terminati i voli ne rimane quindi aperto uno solo, quello internazionale, da cui si continuano ad effettuare gli imbarchi, ed è proprio in quella area che si sono verificati gli accessi dei barboni. Si tratta quindi di una zona molto distante dalla pista, posto che il *check-in* si effettua in un determinato settore, a sua volta molto lontano dal Satellite che si raggiunge mediante un trenino. Pertanto tutto questo grande *scoop* giornalistico secondo cui sarebbe possibile ad una persona superare tutti i varchi e raggiungere le piste francamente non si comprende, dal momento che non si può accedere da nessuna parte perché ci sono le porte di sicurezza blindate, al di là delle quali non si passa. Tuttavia, non avendo fatto i sopralluoghi non entro nel merito e confermo quanto detto prima.

Quanto al riordino dell'ENAC, sarà all'esame delle Commissioni parlamentari uno schema di decreto recante per l'appunto il riordino degli enti vigilati dal Ministero dei trasporti. Al riguardo mi auguro che il Parlamento fornisca al Governo opportune indicazioni correttive, in sede di formulazione dei pareri. Nello specifico il Governo ha ridotto il numero dei consiglieri, ma non è previsto alcun automatismo per quanto riguarda la carica di presidente. Non sono state previste quindi riduzioni né per quanto riguarda la carica di presidente, né per quella di direttore generale perché ovviamente al di sotto di una persona non si poteva andare.

FILIPPI Marco (PD). Nel mio intervento facevo però riferimento ai meccanismi di rinnovo.

RIGGIO. Non c'è alcun meccanismo di rinnovo, e la prego di avere fiducia nel professor Riggio, che un po' di diritto amministrativo a suo tempo lo conosceva. Nello specifico gli organi previsti sono tre: presidente, consiglio di amministrazione e direttore generale. Per tutti, tranne che per il direttore generale, che nel caso di specie è subentrato successivamente, è attualmente previsto il rinnovo per quattro anni. Nel momento in cui il legislatore decide – trattandosi di un decreto legislativo – di modificare il numero dei componenti dell'organo, riducendoli da sei a quattro, è chiaro che il rinnovo eventuale, per quattro e non per sei componenti, determini una nuova scadenza. Contemporaneamente, nello stesso decreto si è stabilito che mentre la durata del consiglio di amministrazione rimane fissata in quattro anni, quella del presidente e del direttore generale è di cinque. Non c'è quindi un automatismo, ma vige quanto previsto per i

sindaci. Personalmente non ho avanzato richieste in tal senso, né credo che mi avvarrò di questa possibilità, la questione tuttavia da considerare è che si tratta di una modifica che viene attuata tramite decreto legislativo, soggetto al parere delle Commissioni parlamentari, ragion per cui se avete delle osservazioni da fare in proposito, quella è la sede opportuna. Ribadisco che non è stato previsto un rinnovo tale per cui automaticamente il presidente e il direttore generale restano in carica mentre il consiglio d'amministrazione decade, nella fattispecie non decade nessuno, semplicemente si modifica l'organo collegiale che passa da sei a quattro componenti, e in genere quando si introduce una modifica di questo genere l'organo può essere rinnovato, ma non è obbligatorio che ciò avvenga. Dipende dalla discrezionalità politica del Governo procedere immediatamente al rinnovo o attendere la scadenza dei quattro anni. Di contro, si è prorogata la durata in carica del presidente, annullando anche una norma, secondo me provvida, che sanciva il limite dei due mandati; quindi, teoricamente il presidente può essere rinnovato anche per un terzo mandato quinquennale.

FILIPPI Marco (PD). È esattamente quanto volevo far osservare, ovvero che quella norma di sbarramento è invece rimasta per i consiglieri, il che dal punto di vista amministrativo risulta a mio avviso abbastanza singolare.

RIGGIO. Questo è vero. Prendo atto delle sue osservazioni, che peraltro coincidono con quanto la legge prevede.

FILIPPI Marco (PD). Le chiedevo solo conferma se per quanto riguarda il rinnovo del presidente vi fosse un automatismo.

RIGGIO. La modifica prevista porta la durata in carica del presidente da quattro a cinque anni, ed in genere quando intervengono norme che incidono sulla durata, chi al momento ricopre quella carica vede prolungare la propria nomina di un anno, quindi in tal caso non si può parlare di automatismo, perché è la legge che lo prevede. Lo stesso vale ad esempio per i sindaci, tant'è che se la legge modifica la durata del mandato non si va alle elezioni per il rinnovo della carica alla scadenza, ma un anno dopo.

FILIPPI Marco (PD). Le cose non stanno esattamente in questi termini, posto che la legge per l'elezione diretta del sindaco ha stabilito che al termine del mandato di quattro anni si indicano nuove elezioni.

RIGGIO. Personalmente, come lei potrà comprendere, sono assolutamente indifferente a questo aspetto. Tuttavia, occorre considerare che la previsione normativa da lei richiamata, senatore Filippi, essendo inserita nell'ambito di un decreto legislativo viene presentata alle Commissioni parlamentari per l'espressione del parere e quindi immagino che avrete modo di esaminarla approfonditamente. Torno comunque a ribadire che

non si è in tal caso in presenza di un automatismo, ma semmai di un prolungamento del termine di scadenza per le sole cariche di presidente e di direttore generale rispetto al quale si può scegliere se, alla scadenza, procedere al rinnovo del mandato o meno. Non mi sembra ci siano grandi problemi in tal senso.

Anche lei, senatore Filippi, ha parlato di una fragilità della struttura della sicurezza. Confermo che al momento non esiste alcuna fragilità di questo tipo. È un aspetto molto delicato e preciso posto che se riscontrassi anche una sola fragilità dovrei intervenire molto più duramente di quanto ho fatto finora. Le confermo tuttavia che, ove ci giungesse un segnale da parte della Polizia, sarebbe questa stessa a doverci indicare le modalità di correzione. Credo, quindi, che, come sottolineato dal Presidente, la domanda a tale riguardo vada posta al prefetto o al capo della polizia o, ancora, al responsabile della Polizia di frontiera.

In merito poi ai *body scanner*, vorrei chiarire che il Governo italiano, insieme ad altri due Esecutivi, a seguito dell'ultima emergenza che si è verificata durante le festività natalizie, ha deciso di dotarsi di apparecchiature di questo tipo. All'ENAC spetta mettere a disposizione le risorse finanziarie che può attingere da un avanzo e che sono nelle disponibilità del Ministero. L'Ente ha inoltre il compito di dirigere in sede di Comitato interministeriale per la sicurezza del trasporto aereo e degli aeroporti, un comitato tecnico composto dai direttori generali dell'ENAC, del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Ministero della salute, del Ministero dell'interno e del Ministero degli affari esteri, oltre che da rappresentanti delle autorità di pubblica sicurezza. Questo comitato in 15 giorni ha esaminato diverse questioni, innanzitutto, quella relativa agli strumenti esistenti sul mercato che ha scoperto essere di due tipi, già certificati dalla TSA americana (*Transportation security administration*), uno a onde elettromagnetiche millimetriche, che emanano solo piccolissime onde ma non raggi X, e un altro a raggi X. È inoltre in fase di sperimentazione un modello di *body scanner* basato sull'emissione di calore corporeo, assolutamente passivo. Il Ministero della salute, su nostra richiesta e su precisa indicazione del ministro Fazio, che peraltro è ordinario di medicina nucleare e radiologia, ha escluso l'utilizzo del modello basato sui raggi X.

DONAGGIO (PD). Se ci indovina così come ha indovinato sui vaccini stiamo a posto!

RIGGIO. Spero per il mio Paese che il Ministro della salute, essendo – ripeto – un noto ordinario di medicina nucleare e radiologia, almeno capisca di questa materia. Lasciamo perdere se capisce o meno di sanità in generale. Il fatto di essere radiologo non dipende dalla nomina a Ministro, visto che ha superato dei concorsi ed ha un *curriculum* di tutto rispetto. Ad ogni modo, in questo frangente, non sapendo quali saranno a distanza di tempo le eventuali conseguenze dell'emissione di raggi X, si è deciso che questo tipo di apparecchi non possa avere accesso in Italia. Peraltro,

trattandosi di apparecchi medicali, in mancanza dell'autorizzazione del Ministro della salute non possono essere introdotti nel nostro Paese.

Questa pronuncia del Ministro ci ha orientati sull'unico tipo esistente certificato, cioè quello che utilizza l'emissione di onde millimetriche che emanano un piccolissimo fascio di onde elettromagnetiche che sicuramente non incidono sulla salute. Non si tratta, però – ripeto – dell'ultimo ritrovato tecnologico. Il comitato, quindi, ha deciso di installare in via sperimentale due apparecchi a onde millimetriche, uno a Roma e uno a Milano, appena questi saranno disponibili (ritengo la prossima settimana), al fine di verificare la loro efficacia nella velocizzazione delle operazioni di transito, operazioni che, peraltro, rappresentano solo un segmento del sistema di sicurezza, anche se importante. Se tale sperimentazione dovesse avere esito positivo, la prossima estate tali apparecchi verranno installati per il controllo sui soli voli per gli Stati Uniti, cioè i voli sensibili; si tratterà, quindi, di non più di 15 o 16 *body scanner*. Parallelamente a questa sperimentazione, l'Italia esperimenterà (uno dei pochi Paesi a farlo) anche il sistema che in astratto sembra essere il migliore poiché si basa solo sull'emissione del calore corporeo.

Per quanto poi riguarda l'aumento delle tariffe, rispondo al presidente Grillo sottolineando che noi in questo momento ci atteniamo ad una disposizione normativa contenuta nella legge finanziaria che ci impone di aumentare provvisoriamente le tariffe di tre euro. L'istruttoria si è conclusa e siamo in procinto di trasmettere le carte al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti che dovrà poi emanare un decreto, previo parere del CIPE. I tempi non saranno brevi, ad ogni modo, il meccanismo è in moto. Per la parte a lungo termine, cioè il piano cui il Presidente ha fatto riferimento, segnalo che il tutto è legato all'effettiva spesa delle risorse, autorizzeremo cioè questa spesa soltanto approvando i singoli stati di avanzamento lavori.

In merito alla questione generale delle tariffe, alcuni aeroporti hanno già concluso i contratti di programma, mentre per i grandi aeroporti è prevista la possibilità di una deroga rispetto alla disciplina precedente. Poco più di 15 giorni fa abbiamo ricevuto sia i piani di investimento che la proposta di contratto. Appena saremo pronti – mi auguro al massimo entro un mese – ci attiveremo. Rimane il problema che senza questi investimenti, non per i sistemi di sicurezza ma per le infrastrutture, l'Italia si troverà in una condizione di forte ritardo rispetto agli altri Paesi europei. Questo lo posso confermare. Se però vogliamo fare investimenti, da qualche parte i soldi dobbiamo pure reperirli, ora dai servizi commerciali si ricava qualche risorsa che è peraltro molto utile, ma dallo Stato non perviene niente. Da qualche parte i soldi devono comunque venire, perché senza di essi non è possibile fare investimenti!

FILIPPI Marco (PD). Purché siano finalizzati all'ammodernamento delle infrastrutture. Non ne possiamo più dell'esperienza della Società Autostrade!

PRESIDENTE. Il presidente Catricalà, nell'audizione svolta ieri, ci ha ricordato che auspicherebbe che il meccanismo praticato con la Società Autostrade non si riverberi automaticamente sul sistema aeroportuale, perché purtroppo è accaduto che taluni aumenti tariffari sono serviti ad incrementare gli utili di alcune società di gestione più che a sortire investimenti.

FILIPPI Marco (PD). Mi consente una cattiveria, signor Presidente? Dal momento che in alcuni casi i soggetti sono gli stessi, è legittimo avere qualche preoccupazione. Lo dico in maniera molto garbata.

PRESIDENTE. Concordiamo quindi sull'aumento delle tariffe, ma è necessario che tale aumento sia finalizzato agli investimenti per l'ammmodernamento delle infrastrutture.

RIGGIO. Signor Presidente, se fosse possibile, io gradirei anche ricevere un indirizzo da parte vostra. Ricordo che la legge prevede che si possa agire in deroga, e questo può significare tutto, se invece stabiliste dei paletti, forse per noi sarebbe meglio e agiremmo anche con maggiore rapidità. La norma al riguardo è troppo vaga per cui – ripeto – gradiremmo un indirizzo parlamentare.

PRESIDENTE. Questa problematica sarà oggetto di un prossimo dibattito della Commissione perché questo è un aspetto molto importante e noi consideriamo quella degli aeroporti un'infrastruttura strategica per la competitività del sistema Paese.

Ringrazio il dottor Riggio per la sua disponibilità e dichiaro conclusa l'audizione.

Rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva in titolo ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 16,25.