

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

## 8<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

---

COMUNICAZIONI DEL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE  
E DEI TRASPORTI SULL'INCIDENTE AEREO VERIFICATOSI  
ALL'AEROPORTO DI LINATE

1° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 10 OTTOBRE 2001

---

**Presidenza del presidente GRILLO**

## INDICE

**Comunicazioni del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sull'incidente aereo verificatosi all'aeroporto di Linate**

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 3, 6, 12 e <i>passim</i>
BRUTTI Paolo (DS-U) . . . . .	6, 10, 20
* CICOLANI (FI) . . . . .	9
CREMA (Misto-SDI) . . . . .	13
FABRIS (Mar-DL-U) . . . . .	12, 19, 20
* LUNARDI, ministro delle infrastrutture e dei trasporti . . . . .	3, 17, 19 e <i>passim</i>
KOFLER (Aut) . . . . .	8
PEDRAZZINI (LNP) . . . . .	16
PEDRINI (Mar-DL-U) . . . . .	9, 10, 19
* SERVELLO (AN) . . . . .	5, 19
VISERTA COSTANTINI (DS-U) . . . . .	15

N.B. – L'asterisco indica che il testo del discorso è stato rivisto dall'oratore.

*Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; CCD-CDU: Biancofiore: CCD-CDU:BF; Forza Italia: FI; Lega Nord Padania: LNP; Democratici di Sinistra-l'Ulivo: DS-U; Margherita-DL-l'Ulivo: Mar-DL-U; Verdi-l'Ulivo: Verdi-U; Gruppo per le autonomie: Aut; Misto: Misto; Misto-Comunisti italiani: Misto-Com; Misto-Rifondazione Comunista: Misto-RC; Misto-Socialisti Democratici Italiani-SDI: Misto-SDI; Misto-Lega per l'autonomia lombarda: Misto-LAL; Misto-Libertà e giustizia per l'Ulivo: Misto-LGU; Misto-Movimento territorio lombardo: Misto-MTL; Misto-Nuovo PSI: Misto-NPSI; Misto-Partito repubblicano italiano: Misto-PRI; Misto-MSI-Fiamma Tricolore: Misto-MSI-Fiamma.*

*I lavori hanno inizio alle ore 16,40.*

*PROCEDURE INFORMATIVE*

**Comunicazioni del ministro delle infrastrutture e dei trasporti sull'incidente aereo verificatosi all'aeroporto di Linate**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le comunicazioni del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sull'incidente aereo verificatosi all'aeroporto di Linate.

Ha pertanto facoltà di intervenire il ministro delle infrastrutture e dei trasporti Lunardi.

LUNARDI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, senatori, dai giornali avrete appreso la maggior parte delle notizie che si possono dare fino ad oggi in relazione all'incidente avvenuto presso l'aeroporto di Linate. Quindi, non mi dilungherò a parlare della ricostruzione dell'incidente e della modalità in cui esso è avvenuto perché sono fatti ormai noti a tutti avendo ormai i giornali pubblicato anche schemi illustrativi molto chiari e ben fatti.

Da un primo esame delle singole problematiche sulle cause dell'incidente avvenuto a Milano Linate, il giorno 8 ottobre, è emerso quanto segue: secondo le notizie pervenute dall'Ente di assistenza al volo (ENAV) S.p.A. (nota 9 ottobre, n. AV/AD/2053) il radar di terra, installato sull'aeroporto di Linate nel 1976, è rimasto operativo fino al 1999; ancora nel 1994 era insorta l'esigenza di ammodernare l'impianto e l'installazione di un nuovo radar di terra era stata affidata alla società SMGC/FIAR; a causa delle difficoltà insorte nell'approvazione del progetto, nella parte in cui prevedeva l'installazione di un traliccio nel sedime aeroportuale, l'ENAV, d'intesa con la Società di gestione aeroportuale di Milano, ha individuato in alternativa la torre di controllo. Le autorizzazioni necessarie all'esecuzione dell'opera sono state rilasciate dall'Ente nazionale per l'aviazione civile; l'ENAV, verificata la situazione e tutte le compatibilità, ha disposto la consegna dei lavori alla società FIAR, che ha quindi effettuato i lavori di rinforzo della struttura, finalizzati a sostenere il peso e la rotazione dell'antenna del radar di terra, provvedendo all'installazione dell'antenna stessa. Nel prosieguo, il progetto originario è stato integrato con un nuovo *software* per rendere compatibili i segnali del radar di terra con il sistema di controllo realizzato, nel frattempo, presso il Centro di Milano Linate, nell'ambito del più ampio progetto di sviluppo dei sistemi di controllo milanesi. L'ENAV prevede l'inizio dell'operatività del nuovo radar entro la fine del corrente anno. I motivi della mancata continuità del ser-

vizio e, soprattutto, degli eventuali ritardi accumulati nelle procedure amministrative, sono oggetto delle inchieste attualmente in corso.

Un'apposita commissione ministeriale, immediatamente istituita il lunedì stesso dell'incidente, si è già recata a Linate e riferirà circa eventuali inadempienze e responsabilità amministrative. La dinamica degli eventi è, poi, oggetto di un'inchiesta della magistratura e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo.

A conclusione delle indagini in corso si potrà conoscere con certezza quali siano state le cause e concause da cui è scaturito l'incidente ed individuare le connesse responsabilità. Ad oggi, le comunicazioni della torre di controllo e delle «scatole nere» sono secretate. Solo dopo la trascrizione delle registrazioni sarà possibile ricavare elementi in merito.

Un fattore importante del movimento a terra dei velivoli è la manutenzione della segnaletica orizzontale e verticale, garantite dalla società SEA, sul cui operato sono in corso accertamenti. L'Agenzia nazionale per la sicurezza al volo ha impartito disposizioni agli organismi competenti per l'immediato adeguamento della segnaletica alla normativa internazionale.

Per il monitoraggio e l'indicazione delle misure di rafforzamento della sicurezza degli aeroporti italiani è da tempo al lavoro un'apposita commissione. Attualmente sono stati visionati undici aeroporti.

L'ENAV ha fatto conoscere che nei principali aeroporti sono stati effettuati investimenti finalizzati a migliorare l'efficienza della assistenza al volo per circa 580 miliardi di lire, con due diversi sistemi operativi. Per interventi di ammodernamento di altri sistemi, sempre attinenti alla sicurezza, sono stati impiegati circa 130 miliardi di lire.

Sono stati inoltre effettuati interventi di riorganizzazione degli spazi aerei nazionali sui Centri regionali di assistenza al volo (CRAV) di Roma, Milano, Padova e Brindisi e automazione operative per circa 200 miliardi di lire.

Il piano strategico 2002-2004 prevede, attraverso investimenti per 680 miliardi nel triennio, interventi mirati ad aumentare la sicurezza dei voli ed ottimizzare il lavoro del controllore e la capacità degli spazi aerei.

La sicurezza è condizione essenziale della missione affidata al Dicastero delle infrastrutture e dei trasporti. A tale proposito è stata già attivata un'attenta e critica rivisitazione del sistema operativo per la sicurezza in tutte le sue componenti e nelle diverse fasi. Dal lavoro che verrà rapidamente condotto potrebbe emergere l'esigenza di modificare o integrare la legislazione vigente, soprattutto al fine di rendere maggiormente chiaro e funzionale il quadro delle competenze e delle responsabilità, evitando dannosissime incertezze o interferenze.

Questo è quanto è stato valutato nei primi giorni a seguito dell'incidente. Altre considerazioni al momento non si possono fare dovendo rimanere in attesa dell'indagine che sta conducendo la magistratura. Una volta che saranno accertate le responsabilità si dovrà operare di conseguenza. Questa mattina, parlando alla Camera dei deputati, è emerso che vi è un vergognoso «scarica barile» tra i vari enti interessati a questo tragico

incidente. A tali affermazioni ho risposto che è un problema più che mai di tipo giornalistico. È inutile in questo momento fare lo «scarica barile» tra una società ed un'altra quando ancora non sono state accertate le effettive responsabilità. Dovremo, pertanto, aspettare che la magistratura termini entro un mese circa la sua indagine per poter fare le nostre definitive valutazioni.

SERVELLO (AN). Ringrazio il Ministro per le notizie che ci ha voluto fornire anche se, francamente, a mio avviso, appaiono scontate, atteso che viene rinviata ogni decisione al risultato delle indagini, sia quella amministrativa sia quella, eventualmente, penale. Non so se l'onorevole Ministro abbia assistito, in occasione del programma televisivo «Porta a Porta», al comportamento ed alle dichiarazioni dell'amministratore delegato dell'ENAV. Ritengo che costui debba dare le dimissioni o che si debba procedere alla sua rimozione: è stata davvero impressionante l'immagine che l'amministratore delegato dell'ENAV, Gualano, nominato tra l'altro recentemente, ha dato; un'immagine di inattività, di una trappola di carattere burocratico che, per un servizio così complesso e delicato come quello dell'aviazione civile, ha determinato paura un po' ovunque.

Mi chiedo perché nel corso del tempo si sono determinate condizioni diverse, ostacoli di ogni tipo; perché in sette anni non è stato possibile dare luogo al rinnovamento di un impianto per il quale esisteva un progetto, con decisioni positive già assunte.

Mi domando se a questo punto non sia opportuno, da parte del Governo, un atto di alta responsabilità per il rispetto dovuto ai cittadini, alle famiglie degli utenti come me. Posso considerarmi, infatti, un utente addirittura straordinario, visto che, nella mattinata dell'incidente, parenti ed amici si chiedevano se fossi partito da quell'aeroporto, non sapendo ancora la nazionalità di quello sfortunato aeromobile.

I vertici dell'ENAV, a prescindere dalle responsabilità immediate riguardo all'episodio, andrebbero rimossi, commissariati, proprio per quello che non hanno fatto in tutti questi anni.

Aspettiamo forse gli esiti dell'indagine amministrativa per sapere cosa è accaduto? Se si è trattato soltanto di un errore umano nella manovra, qualcuno ci deve spiegare per quale motivo sono stati autorizzati ad alzarsi in volo o ad atterrare, come aveva fatto l'aereo privato.

C'è una forma di irresponsabilità che è veramente preoccupante. Quella sera, mentre guardavo la trasmissione «Porta a Porta», mi sono chiesto in che mani ci troviamo. Lo stesso Fossa non mi sembrava molto informato della questione. Quante volte ho preso aerei al limite delle possibilità di decollo, senza sapere che, non essendoci alcun tipo di radar a terra, si poteva verificare un qualsiasi incidente tra chi decolla e chi atterra nella pista attigua?

A ciò si aggiunga, onorevole Ministro, la necessità di rivedere la vicinanza a Linate di un aeroporto privato. Si tratta di due aeroporti contigui, per cui possono determinarsi anche situazioni improvvise, non compatibili con un minimo di prudenza e di sicurezza.

Aggiungo che se lei si fa fornire il Resoconto della 912<sup>a</sup> seduta dell'Assemblea del Senato della Repubblica, del 28 settembre 2000, potrà constatare che chi vi parla, insieme al collega Pellicini che appartiene alla Commissione affari esteri, aveva sollevato la questione estremamente delicata in cui si era venuta a trovare l'Agenzia nazionale per la sicurezza. Quest'ultima non riusciva ad avere contezza, notizie utili per espletare il suo mandato, tant'è che, in uno dei punti della mia interpellanza, affermavo che «verso la metà dello scorso luglio il Dipartimento dell'aviazione civile aveva in corso circa 40 inchieste su incidenti aerei, parte delle quali in via di conclusione, ma che i tempi di chiusura di alcune di tali inchieste si sarebbero dilatati per mancato accordo tra i componenti delle commissioni di inchiesta». Quindi, erano in corso 40 inchieste che non si riusciva a chiudere perché le commissioni preposte non erano d'accordo.

E ancora, «il ripetuto diniego opposto da varie amministrazioni pubbliche alle richieste dell'Agenzia tendenti ad ottenere personale comandato nelle more del reclutamento, ormai in atto, di personale proprio costringerebbe l'Agenzia ad avvalersi di consulenze esterne temporanee per l'avvio dell'attività istituzionale anche in tale fondamentale settore».

Tale situazione, di cui ero venuto a conoscenza, sottolineava quasi l'impossibilità di collaborazione tra i vari enti e la stessa Direzione generale dell'aviazione civile.

È per questo che, onorevole Ministro, occorre cambiare velocità – per restare in tema di aerei – occorre cambiare il modo di collocarsi rispetto a questi enti, che sembrano più preoccupati di ottenere privilegi, rappresentanze, di far parte di determinate quote politiche, piuttosto che della forza e della modernizzazione del servizio di sicurezza.

PRESIDENTE. Collegli, ci numerosi iscritti a parlare; non voglio porre limiti di tempo, anche se in realtà il Regolamento li impone, ma desidero sottolineare che nel corso dell'audizione svoltasi poco fa alla Camera ho avuto uno scambio di idee con il Presidente della Commissione omologa, in forza del quale sarà mia cura domani proporre all'Ufficio di Presidenza l'avvio di un'indagine conoscitiva sui problemi della sicurezza aerea su cui la Camera, attraverso l'Ufficio di Presidenza della Commissione trasporti, è d'accordo. Credo che in quella sede potremo al più presto approfondire le diverse questioni.

L'audizione di oggi, invece, è soprattutto finalizzata a porre domande al Ministro per consentirgli risposte brevi, anche perché egli può restare con noi solo per un tempo limitato.

BRUTTI Paolo (DS-U). Collegli, desidero affermare che è un po' presto – mi rivolgo al senatore Servello – per cercare in una sede come questa dei capri espiatori per quanto è accaduto.

Probabilmente sarà necessario rimuovere qualcuno dal suo incarico, magari il Presidente della SEA o l'amministratore delegato dell'ENAV. Può darsi, ma deciderlo ora mi sembra esagerato. Pregherei quindi di at-

tendere lo sviluppo delle diverse indagini, come sosteneva poc'anzi il Ministro, prima di tagliare con l'accetta le risultanze.

Ciò che desidero proporre è questo. Innanzi tutto a me consta, signor Ministro, e non so se sia vero, che questi famosi radar di terra a cui ella fa riferimento e che costituiscono il nucleo della sua osservazione non sono obbligatori. Se le cose stanno così, occorre innanzi tutto provvedere affinché diventino obbligatori. Oggi infatti l'incidente è accaduto a Milano, dove stavano provvedendo alla modernizzazione del radar, ma questo strumento poteva non esserci proprio e quindi l'incidente sarebbe accaduto comunque. Il primo passo, quindi, è rendere obbligatori questi apparati e quant'altro sia necessario. Mi consta, per esempio, che esiste tutto un sistema di segnalazioni, orizzontali e verticali, che dovrebbe rendere impossibile l'accesso di un aeromobile nel senso vietato. Se così è, vuol dire che o non sono funzionanti o non sono adeguati. Forse ne esistono di migliori.

Credo pertanto che sulla questione normativa come su quella tecnologica occorra fare una riflessione.

Nella parte conclusiva del suo intervento il Ministro ha detto qualcosa su un punto, sul quale io forse sarei stato più deciso. È emerso con chiarezza in questa circostanza, al di là delle capacità dei singoli, che ci sono troppi «galli a cantare» dentro un aeroporto. Se non ho capito male, sono ben 7 i Ministeri interessati a ciò che accade in un aeroporto, a cominciare dal Ministero della sanità. Vi sono, infatti, problemi di accesso delle derrate; problemi che peraltro aumenteranno, se sono vere le notizie che circolano sulla possibilità di attacchi chimici o batteriologici. Sono poi ben 11 le direzioni generali che operano all'interno di un aeroporto. In una situazione del genere è quasi un miracolo che non accada un conflitto o che non si verifichi una paralisi.

Ritengo che, come nei porti esiste un'autorità portuale, anche negli aeroporti ci vorrebbe una sorta di *Authority*, qualcuno che alla fine possa prendere delle decisioni, sentiti tutti coloro che sono coinvolti nel processo decisionale. Infatti, il Direttore dell'aeroporto, sulla base delle sue competenze, non è in grado di assolvere a questa funzione perché ha competenze specificamente sul traffico e non sull'insieme delle attività.

Altra questione. Credo anch'io che sia necessario – e lo avete ribadito oggi al termine dell'incontro con l'amministratore delegato di Alitalia – affrontare il problema della sicurezza.

Per quanto riguarda il problema dell'Agenzia per la sicurezza, ci sono state delle modifiche normative e organizzative; ricordo, però, che il registro aeronautico nasce in origine con la stessa idea con cui nasce il registro navale. Si trattava, cioè, di individuare qualcuno che dovesse garantire che gli aeromobili o le navi messe in funzione rispondessero ai requisiti di sicurezza.

In questo caso siamo di fronte ad altri problemi. Non risulta, infatti, che la maggior parte di questi incidenti accadano principalmente per difetti tecnologici delle macchine volanti bensì per l'organizzazione del traffico aereo e di terra.

Sarebbe opportuno, anche in questo caso, verificare con un intervento normativo se si possono rinforzare le competenze e trasformare le funzioni dell'Agenzia da registro ad un organismo che abbia competenze rispetto alla sicurezza e alle ragioni per cui accadono tali incidenti. Ci sono, ad esempio, casi in cui gli aerei si avvicinano troppo, superando la distanza minima di sicurezza. Questi casi vengono segnalati dai controllori di volo ma poi tutto finisce lì, non si sa a quali conclusioni giungono le inchieste.

Credo, quindi, sia importante individuare un'autorità in grado di intervenire con tempestività su tali questioni.

L'ultima considerazione riguarda l'ENAV.

Conosco tale realtà e ritengo sia necessario prestare attenzione a come stanno le cose: nelle mani degli operatori del sistema del controllo aereo sta una funzione di una delicatezza essenziale. Se vogliamo, il loro potere di intervento e di negligenza è straordinario.

Penso allora che, fermo restando che secondo me non vi sia responsabilità in quanto accaduto, sia necessario analizzare con attenzione il funzionamento di questo ente per capire in che direzione spingere per una sua riorganizzazione. Ritengo necessario prevedere un'audizione dei vertici dell'ENAV in maniera da capire a che punto sono i progetti, la trasformazione, la creazione di una società per azioni.

KOFLER (*Aut.*). Signor Presidente, più che una domanda vorrei avanzare una proposta.

Premetto che tutti ci rendiamo conto che un aeroporto è un sistema molto complesso; devo, però, constatare che dopo il sostanziale smantellamento di Civilavia ci troviamo di fronte ad un triangolo composto da ENAC, ENAV e per la rimanente competenza del Ministero che, *in loco*, ha come suo responsabile il direttore dell'aeroporto. Imbattersi in quel triangolo – e lo dico per esperienza personale – è peggio che imbattersi nel triangolo delle Bermude perché si aprono degli abissi; le competenze e le conseguenti responsabilità non sono, infatti, definite a sufficienza. Per questo motivo vorrei incoraggiare il Ministro nella sua accennata ridefinizione di competenze e conseguenti responsabilità poiché la situazione attuale è semplicemente disastrosa.

Una semplice approvazione o il collaudo di un sentiero luminoso, venduto mille volte in tutto il mondo, qui da noi diventa un lavoro senza fine, da Sisifo. Per questo motivo, vedrei di buon occhio una ridefinizione di queste competenze.

Concludendo il mio intervento, vorrei porre una domanda al Ministro per sapere se può fin d'ora indicare un lasso di tempo entro il quale si possa arrivare ad una ridefinizione di competenze. Come ho già detto, mi rendo conto che si tratta di un sistema complesso però in questo settore – e questa mi sembra una buona occasione – è necessario agire perché in questo modo le cose non possono più andare avanti.

CICOLANI (*FI*). Signor Presidente, condivido gran parte degli argomenti toccati da alcuni colleghi per cui mi soffermerò solo su pochi ele-



menti, raccogliendo l'invito alla brevità espresso dal Presidente della Commissione.

Vorrei svolgere una prima considerazione su ENAV, ENAC e quant'altri.

Al di là della capacità dell'Amministratore delegato di essere brillante in una trasmissione televisiva, l'ENAV ha altri problemi che credo possano essere soltanto in parte rappresentati dall'Amministratore delegato; il problema fondamentale ritengo sia rappresentato dalla sindacalizzazione spinta che ha caratterizzato l'ente negli ultimi anni.

Molte aziende pubbliche hanno avuto e, in alcuni casi, hanno ancora questa caratteristica che ne ha impedito per anni una condotta efficiente. Ricordo bene le Ferrovie dello Stato (prima della cura Necci-Cimoli e prima della ristrutturazione globale che c'è stata e che indubbiamente ha portato dei miglioramenti dal punto di vista dell'efficienza) il cui Consiglio di amministrazione era caratterizzato da una fortissima presenza del sindacato che ne ha impedito, per decenni, il rinnovamento, l'efficienza e la sana gestione determinando spesso le carriere di dirigenti e funzionari.

Credo che, anche in questo caso, vada rimodulato il sistema di governo del traffico aereo tenendo conto che la missione degli enti preposti non può essere quella della gestione del personale, ma dello sforzo di garantire sicurezza ai cittadini.

A questo proposito vorrei svolgere due considerazioni di carattere immediato: l'idea dell'*Authority* sicuramente è buona (oggi è la seconda volta che mi trovo d'accordo con il senatore Brutti e questo mi preoccupa) però mi comporterei con più decisione; pur confessando la mia inesperienza in merito agli aspetti tecnici di tale problema, ho letto sui giornali che facilmente e immediatamente alcune misure potrebbero essere assunte per dare tranquillità all'opinione pubblica in ordine al traffico aereo. Ho letto di segnali di terra insufficienti, di segnali luminosi e acustici che non funzionavano. Al di là ora della presenza del radar di terra, su questi elementi e sulla possibilità che alcuni soggetti, che si chiamino commissari o superispettori, possano immediatamente migliorare e fare in modo che quello che c'è funzioni, credo che una risposta del Governo potrebbe fornire immediatamente ai cittadini la garanzia, quanto meno, che i livelli di sicurezza stabiliti per legge sono comunque rispettati.

Assumerei quanto prima questo provvedimento: questo è il consiglio che mi sento di dare al Governo.

PEDRINI (*Mar.-DL-U*). Signor Presidente, avrei preferito intervenire in materia di sicurezza del trasporto aereo in un momento diverso da quello attuale, caratterizzato da una tensione determinata da altri motivi. In presenza del resoconto stenografico, cercherò di misurare al massimo le parole; non volendo arrecare danni, mi trovo in difficoltà nell'esprimere alcuni concetti.

Preciso immediatamente di essere d'accordo con l'iniziativa assunta dai Presidenti delle Commissioni lavori pubblici della Camera e del Senato per analizzare quanto prima le iniziative necessarie per migliorare

il sistema di sicurezza negli aeroporti. Si può dire teoricamente che la base di partenza è buona perché, per ciò che mi è dato sapere, esistono circa 20 radar in tutta Europa e noi ne abbiamo, tra quelli in funzione e quelli ordinati nel periodo recente, circa sette. Non citerò i nomi dei sette aeroporti che sono dotati di questo tipo di radar e non è mia intenzione affermare che gli aeroporti che non ne sono dotati siano meno sicuri. Però, signor Ministro, sono necessari interventi per aumentare ulteriormente il livello di sicurezza in quasi 30 aeroporti italiani. La prima domanda che le pongo, con riguardo anche alla manovra finanziaria che stiamo discutendo, è se vi siano stanziamenti sufficienti per tale finalità. Lei, signor Ministro, ha fatto riferimento ad una somma; occorre capire se i fondi siano mirati ad interventi specifici o riguardino la sicurezza in generale. Poiché la sicurezza è prioritaria, è necessario capire come sia possibile recuperare fondi per aumentarne il livello.

Di solito si afferma la necessità di intervenire sugli aeroporti minori, adoperando un linguaggio che non rende giustizia perché tra gli aeroporti cosiddetti minori vi sono aeroporti quotati in borsa e con milioni di passeggeri.

Il senatore Paolo Brutti ha affermato che i radar non sono obbligatori per legge. Ritengo che questo concetto non avrebbe dovuto essere espresso. La sicurezza del cittadino è obbligatoria; per tutte le misure che aumentino la sicurezza non vi è bisogno di una legge specifica. Oltretutto, nel caso in esame, quello dell'aeroporto di Linate, la nebbia è fenomeno usuale e la densità del traffico è tra le più alte. Anche in mancanza di una norma specifica, l'adozione di misure di sicurezza è obbligatoria sulla base dei principi e della cultura cui apparteniamo.

Vi è una questione che vorrei sottoporre alla riflessione di tutti. Alcuni giornali sostengono che i piloti erano convinti di essere in una zona sbagliata. Vorrei domandare al Ministro, con la delicatezza, l'equilibrio e la misura nelle parole che il momento richiede, se si può accertare quante volte altri piloti con diversi aerei si sono trovati in quella posizione. In un articolo pubblicato oggi su un quotidiano si afferma che i piloti erano convinti di essere da un'altra parte. Se il giornalista avesse affermato che i piloti si trovavano in una determinata zona, avrebbe riportato un fatto; se afferma che i piloti erano convinti di essere altrove, l'articlista esprime un giudizio personale. In termini di tempo, che cosa significa decollare dalla zona in cui era il Cessna rispetto alla zona in cui avrebbe dovuto decollare? Non so se sia stato chiaro.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Il tragitto che avrebbe dovuto percorrere era più lungo.

PEDRINI (*Mar.-DL-U*). Abbiamo bisogno di ascoltare la SEA. Alcune dichiarazioni ascoltate nella trasmissione «Porta a Porta» mi hanno sbalordito, senatore Servello; ho sentito dire dalle autorità aeroportuali che la competenza dell'aeroporto si ferma ai pacchi. Nel caso della SEA, siamo in presenza di una società di gestione a concessione totale;

la società concessionaria ha una competenza generale, se non di carattere giuridico, in termini di responsabilità. Se fossi l'amministratore di una struttura, avrei bisogno di dimostrare agli utenti che il mio aeroporto è tra i più sicuri; se fossi consapevole che qualcosa rende meno sicuro l'aeroporto, quantomeno per un fatto di *marketing* mi farei parte diligente per segnalare una situazione che non dà piena garanzia. Trattandosi di una concessione totale, il «Corriere della Sera» riporta il carteggio intervenuto tra l'autorità portuale, l'ENAV e l'ENAC.

Occorre anche sentire rappresentanti di Vetrociset. Mi si potrebbe obiettare che questa società è responsabile soltanto per la manutenzione. Non è questa la sede per individuare i responsabili; noi dobbiamo appurare le responsabilità politiche per trarre conseguenze e migliorare la situazione. Vetrociset è competente per la manutenzione di quella apparecchiatura. Quando quella manutenzione è cessata, Vetrociset ha fatto osservazioni, avendo un contratto, ricevendo dall'ENAV soldi dello Stato? Occorre capire perché a Fiumicino è stato installato un nuovo radar, mentre era in funzione il vecchio, e dunque vi è stata continuità nella manutenzione, mentre a Linate ciò non è accaduto.

Non è opportuno affermare che qualcuno deve essere rimosso. Non intendo difendere alcuno, ma credo che tale valutazione sia prematura. L'autorità giudiziaria indaga sulle responsabilità giuridiche; vi è poi una responsabilità politica del Ministro delle infrastrutture, al quale riconosceri un minimo di autonomia nell'accertamento, tenuto conto che l'attuale vertice dell'ENAV si è insediato nel luglio 2000. Mi risulta che la commessa per l'installazione del nuovo radar sia stata fatta nell'agosto 2000.

Vi sono dei morti e mi interessa capire perché è successo, quali sono le responsabilità politiche. Ripeto che l'accertamento delle responsabilità giuridiche spetta alla magistratura; l'accertamento di altri tipi di responsabilità spetta all'Agenzia per la sicurezza del volo; a noi spetta assumere provvedimenti concreti. Faccio un solo esempio: è opportuno lasciare l'*hangar* a fondo pista, quando si verificano danni e incidenti di questo tipo?

In televisione abbiamo visto immagini strazianti; alcune persone dovranno avere un risarcimento civile in tempi urgenti e dobbiamo agevolare tale risarcimento, per quanto nelle nostre prerogative. Infine, occorre che il Ministero sia nelle condizioni di assumere provvedimenti immediati per aumentare il livello di sicurezza in un aeroporto molto trafficato e in cui sono spesso presenti banchi di nebbia.

Mi chiedo se vi sia sufficiente tensione all'interno dei vari settori affinché siano rispettati parametri di efficienza in un comparto che non può sopportare inefficienze, ma deve essere al massimo sia per funzionalità sia per capacità di rilevare eventuali danni, soprattutto in un momento in cui i costi del trasporto aereo sono sostenuti. Un minuto di volo di un aereo medio da 150-170 posti può costare oggi tra le 100 e le 150.000 lire. L'incidente di Linate ha provocato un danno di immagine al Paese e un danno economico alle aziende che può quantificarsi in miliardi se pensiamo che l'aeroporto è stato chiuso per due giorni.

Non credo sia oggi il caso di puntare il dito contro qualcuno. Approfondiamo la situazione, cerchiamo di capire quali siano le necessarie analisi politiche e arriviamo alle decisioni di competenza proprie del Parlamento.

Signor Presidente, la ringrazio particolarmente per il tempo che mi ha concesso.

PRESIDENTE. Senatore Pedrini, in questa occasione, essendo lei particolarmente esperto nel campo, non mi sono potuto esimere dal concederle per il suo intervento un congruo tempo.

FABRIS (*Mar-DL-U*). Signor Presidente, credo che i colleghi abbiano già toccato le questioni che ci interessava chiarire con il Ministro.

Siamo di fronte ad una tragedia come poche in Italia, almeno nel campo del traffico aereo, per cui non credo si voglia utilizzare questa occasione per speculazioni di tipo politico. Credo che l'iniziativa che sta maturando, quella dell'istituzione di una Commissione d'indagine, possa meglio corrispondere all'esigenza sia di chiarire i motivi della tragedia sia, soprattutto, di conoscere il grado di sicurezza dei voli nel nostro Paese. È una questione cui tutti noi teniamo.

Signor Ministro, mi permetta una riflessione ed una richiesta, piuttosto forte, da parte degli utenti e di tutto il nostro Paese. Lei ci ha detto di voler attendere i risultati dell'indagine. Ciò è giusto, però proprio per i momenti critici che stiamo vivendo, con disgrazie che si aggiungono a disgrazie, credo non ci sia il tempo di attendere indagini per dare garanzie e certezze alle imprese e agli utenti, non solo nazionali, ma anche internazionali. Nel corso della sua breve esperienza politica questo Governo ha dato prova di grande determinazione, di decisionismo, di volontà di chiudere in fretta partite che sembravano complicate, anche a discapito di alcune tempistiche parlamentari. Di conseguenza ritengo che in questa occasione dovrebbe dare un segnale forte. Non si tratta di puntare l'indice contro questo o quello, contro uno o l'altro responsabile delle diverse agenzie nazionali che si occupano della materia, ma di assicurare che in Italia si può volare in maniera assistita e che se qualcuno sbaglia, paga. In questa sede ci sono dei colleghi che per molto meno hanno chiesto la testa di questo o quello ed in certe occasioni qualcuno ha anche avuto il buon gusto di dimettersi prima che altri glielo chiedessero. Ma per non fare finta che «tutte le mucche siano bigie», occorre che il Governo, che ha l'autorevolezza per farlo, prenda in tal senso. È vero, occorre attendere l'esito delle indagini, ma siamo in presenza di circa 120 morti e della messa in discussione della sicurezza dei voli nel nostro Paese e in particolare di uno degli aeroporti più importanti. Signor Ministro, se i responsabili non hanno il buon gusto di fare ciò che in altre occasioni altri hanno fatto, se non ne hanno la dignità, credo dobbiate intervenire voi.

Come ricordavano i colleghi Cicolani e Kofler, chi ha avuto a che fare con i personaggi che dirigono questi baracconi – come ho avuto modo di definirli in tante occasioni – sa come essi siano forti con i deboli

e deboli con i forti. Non fanno aprire il piccolo scalo piuttosto che altri di livello diverso, perché manca una tabellina, poi ci accorgiamo che a Linate non funzionano i segnali luminosi e che il radar è fermo da due anni. Per dare un segnale a chi ha sempre rispettato le norme e a chi spende miliardi per avere delle realtà operative; per far capire che nel nostro Paese si privilegia l'efficienza e che si deve intervenire quando le cose non vanno, le chiedo, signor Ministro, un intervento. Lei oggi è titolare del Dicastero delle infrastrutture nel senso più ampio e generale del termine e deve trasmettere un messaggio: che si vuole che le cose marcino in ogni settore. Questo discorso deve essere rivolto anche agli enti locali di gestione, a quanti avevano responsabilità in sede locale sull'aeroporto di Milano Linate.

Vorrei ricordare che alla presidenza della SEA abbiamo un signore che per anni, nella sua veste di presidente degli industriali, ogni qual volta accadeva qualcosa, chiedeva la testa del Ministro competente, che ci spiegava l'efficienza dei tecnici rispetto ai politici, che affermava che quando uno sbaglia deve pagare. Ricordo la vicenda della neve a Malpensa lo scorso Natale. Un tempo si diceva: «Piove, Governo ladro!», oggi non si può dire. Se nevicava, non è colpa del presidente della SEA; se capita un incidente simile non è colpa del presidente della SEA. Siccome si tratta di soggetti che vivono in regime di concessione, credo che lei, signor Ministro, insieme al Dicastero che rappresenta, abbiate tutti gli strumenti per intervenire e chiedere la ragione di certi comportamenti – il ministro Scajola e lei li avete definiti di «scaricabarile» – che non danno sicurezza all'utenza né aiutano a superare il momento critico che stiamo vivendo.

La stessa cosa, se mi permette, vorrei venisse fatta in un prossimo confronto Stato-regioni sul tema del trasferimento di competenze e di risorse, anche per i responsabili degli enti locali, vale a dire il Presidente della regione e il sindaco di quella città, che sia in altri tempi che oggi continuano a chiedere, avverso una inefficienza statale, maggiori competenze e responsabilità sulla conduzione di servizi a livello locale.

Senza speculazioni di carattere partitico, ma alla luce di una considerazione di carattere politico generale, ritengo che una riflessione vada fatta in modo che si cominci a capire che la situazione nel nostro Paese richiede maggiore responsabilità e assunzione di oneri, quando è il caso, da parte di soggetti diversi.

CREMA (*Misto-SDI*). Signor Ministro, la ringrazio per la sua presenza e per il suo intervento. Non le farò molte domande perché ho già provveduto ad inoltrare un'interrogazione.

Vorrei fare alcune riflessioni anche perché siamo riuniti in sede istituzionale e politica ed è in atto, soprattutto, un'indagine da parte della magistratura che, per quanto riguarda le responsabilità penali farà, mi auguro, chiarezza completa.

Vi è un problema che ci riguarda nel rapporto istituzionale e politico. Usciamo da una stagione in cui la demonizzazione di tutto ciò che era diverso da noi è stata la maniera di distinguersi, quindi tutto ciò che era

pubblico era una «schifezza», era nemico del bene. Ho verificato di persona che determinate strutture, enti di gestione e di controllo pubblici erano un grande ostacolo al miglioramento della gestione del servizio.

Lei farà poca fatica a verificare negli atti che qualche anno fa è stata necessaria la battaglia di un deputato di periferia perché uno degli aeroporti più importanti d'Italia si dotasse di un impianto radar non all'avanguardia ma moderno. Infatti solo per combinazione e per la conoscenza di qualche controllore di volo, alcuni anni fa seppi che a Venezia il radar in dotazione nell'aeroporto era un residuo bellico della marina militare americana della guerra di Corea. Ci sono voluti circa tre anni e mezzo per sostituire un rottame che non garantiva alcuna sicurezza, non assicurava il controllo dei voli, né identificava il tipo di oggetti in avvicinamento, né la loro velocità, né la direzione, né l'altezza. Sembrava che io fossi un pazzo, ma ora almeno il radar c'è.

Questa è una inefficienza, una incrostazione, una baronia di una struttura, e non dico quale, siamo tutti adulti. Come possiamo però tacere, signor Ministro, il balletto di responsabilità, di vanità, di mancanza di cultura di governo, di faziosità attorno alla partita Linate-Malpensa? I giornali stanno a testimoniare l'isolamento del sindaco di Milano nei confronti della legittima richiesta di tenere aperto l'aeroporto di Linate, con il gestore dell'azienda di servizi che boicottava il sindaco. I giornali sono pieni di queste notizie. Questa è irresponsabilità: aperto o chiuso, c'è stato un naturale abbandono di tensione e di conseguenza anche della gestione del servizio. Mancando la manutenzione, al di là delle notazioni tecniche che abbiamo letto sui giornali, pareva quasi un malvezzo comune accorciare l'accesso alla pista per i velivoli minori. Non so se è vero o no, saranno fatti accertamenti, ma ha prevalso il rampantismo volto a sostituire tutto ciò che è pubblico con il nuovo modello aziendale. Non so se è responsabile o no, però fare i bagagli e andarsene sarebbe un servizio anche alla trasparenza da parte di chi non gestisce la consegna a domicilio dei bagagli degli utenti ma, come è stato ricordato da lei, è il responsabile della gestione, della manutenzione del servizio della segnaletica luminosa verticale e orizzontale dell'impianto.

Noi vogliamo vendere un'immagine al mondo di «efficientismo», di grande Paese di cultura occidentale e poi siamo a questi livelli.

Cari colleghi, mi auguro che non ci sia un parallelo politico perché ognuno offre la sua copertura di responsabilità perché ha gestito la baracca pubblica, perché è stato il *manager* di quella nuova; non c'è una nuova stagione: come un buon padre di famiglia chi governa ha una continuità anche di responsabilità di fronte al Paese e ai cittadini. Dobbiamo quindi essere un po' più laici, non bisogna difendere nomine di cordata, o un nuovo modello di gestione dei servizi. Bisogna avere presente il senso di responsabilità: qualcuno ha perso il senso della misura, del bene comune, dobbiamo rimettere tutti i piedi per terra.

Il dottor Fossa, quindi, che io conosco poco (non so se per fortuna sua o mia o di tutti e due) farebbe bene a mettere a disposizione il mandato perché comunque nella gestione del rapporto tra istituzioni è andato

oltre. Sulla questione di Linate infatti vi sono forze politiche, di governo e non, mi riferisco al presente e al passato, che avevano evidenziato questi problemi, avevano denunciato l'insopportabile isolamento della città di Milano, del suo sindaco e del Consiglio comunale su questa partita.

Voglio ricordare che nel 1998, nel Consiglio regionale lombardo, solo un piccolo modesto Gruppo, il mio, votò contro la chiusura dell'aeroporto di Linate. Sul piano delle carte in regola, quindi, ognuno di noi sa quali carte possiede.

Signor Ministro, è necessario ripercorrere la stagione degli ultimi tre o quattro anni sulla vicenda Malpensa con capacità critica e non con spirito di vendetta, sapendo che vi sono responsabilità e che il bene comune non deve più essere gestito in questo modo. Ritengo che questo principio debba ispirare la gestione politica del suo Dicastero.

Per quanto riguarda il merito, ritengo che dopo questa drammatica disgrazia avremo occasione di misurarci e, forse, chi è più intelligente tra noi, al di là del ruolo che ricopre, potrà contribuire ad una gestione migliore di questo servizio. Infatti sul problema dell'integrazione dell'aeroportualità italiana, della portualità e del modello di sviluppo di una realtà europea, siamo indietro anni luce. Lo dice una persona che non è un tecnico ma che ha avuto la fortuna di amministrare il bene comune in quella terra tanti anni fa.

VISERTA COSTANTINI (*DS-U*). Signor Presidente, ascoltando l'introduzione del Ministro ho avuto l'impressione che egli fosse estremamente prudente. D'altronde egli stesso premetteva che molto più di quanto si è letto sui giornali non era possibile dire.

Penso che si tratti di un atteggiamento, in questo momento, corretto e quindi ritengo che il Ministro, non avendo a disposizione tutti gli elementi per una valutazione, essendo in corso l'inchiesta da parte della magistratura ed essendovi la promessa di istituire una Commissione di inchiesta, intenda confrontarsi con il Parlamento anche per averne delle sollecitazioni.

Su questo problema come parlamentare ritengo che siamo di fronte a due tematiche, una di carattere strutturale generale, che è stata sollevata dagli avvenimenti di queste ore e l'altra, più contingente, relativa alle 118 vittime e alla dinamica che ha portato all'incidente. Sulla prima questione viene al centro della nostra attenzione il tema della sicurezza che diventa drammatico per l'incidente che ha causato 118 morti ma che sentivamo già aleggiare quando leggevamo sui giornali le notizie relative alle minacce che provengono dal terrorismo internazionale. La sicurezza oggi, in particolar modo negli aeroporti, è diventata un tema scottante, un tema centrale, che ha una dimensione nuova rispetto al passato, rispetto ad un mese fa. La sicurezza non ci può essere più garantita dalla professionalità degli operatori e dall'utilizzo della tecnologia, ma ha un carattere di prevenzione in relazione al clima politico internazionale che stiamo vivendo e che vivremo nei prossimi mesi ed anni.

Se questo è vero e se è vero anche che dalla lettura dei giornali e dall'analisi dei fatti che si verificano in questi giorni emerge che l'apparato che gestisce la sicurezza nel nostro Paese è estremamente complicato e ridondante e per certi aspetti non affidabile (ma questo è un giudizio che noi teniamo sospeso), la domanda che pongo al Ministro è la seguente: ritiene lei necessario, alla luce di tutto ciò, un ripensamento generale del sistema della sicurezza nei nostri aeroporti? Intende quindi porre mano a questo problema, tenendo conto anche delle esperienze che altri Paesi in tutto il mondo, in particolare i Paesi più avanzati del mondo occidentale, hanno già fatto negli anni scorsi o stanno facendo in queste settimane? Se il Ministro ritiene che questa sia una valutazione giusta, io penso che possiamo concordare con lui su questo aspetto.

La seconda questione è più contingente. È fuor di dubbio che, se leggiamo il fatto senza farci spingere dalla voglia di accusare Tizio o Caio per ragioni le più diverse, emerge che vi è stato un errore umano. Però è anche vero che siamo arrivati alla conclusione, penso unanime, che, se ci fosse stato questo radar di terra, avremmo potuto superare l'errore umano. Allora, la domanda che si pongono tutti oggi in Italia è: perché mai l'attuale radar di terra da circa due anni non è in funzione, addirittura si è disattivato quello precedente e, appunto, per circa due anni si è rimasti senza alcun sostegno di carattere tecnologico per il controllo dei movimenti all'interno dell'aeroporto? Questa secondo me è un'indagine che può fare il Ministero in tempi molto rapidi. Io francamente ritengo che sia sempre utile fare le inchieste, però noi, che siamo parlamentari da molto tempo, sappiamo con certezza quando queste inchieste incominciano, ma non si sa quando e come finiscono, mentre il Paese e noi stessi abbiamo probabilmente bisogno di una risposta più immediata, più tempestiva anche su questo argomento.

PEDRAZZINI (*LNP*). Ringrazio il signor Ministro di essere qui intervenuto e cercherò di essere molto breve.

In questo frangente credo che il cittadino voglia delle notizie certe e soprattutto voglia sentirsi sicuro: mi riferisco anche all'informazione. Al cittadino non basta sentirsi dire che la magistratura apre un'inchiesta, che il Ministero farà tre inchieste o cose del genere, tant'è che un giornale molto diffuso di Milano, uno di quelli che distribuiscono gratuitamente nelle metropolitane, quindi letto da tutti, si poneva ieri un'altra domanda, cioè cosa ne sia delle inchieste; ad esempio, della famosa inchiesta sui 73 controllori di volo di Linate che erano stati indagati per assenteismo, nessuno ha saputo più niente. Prendendo spunto da queste notizie, che danno alla fine al cittadino un'insicurezza complessiva, pregherei il Governo di dare poche notizie, ma certe: in questo caso, che l'aeroporto sia sicuro, un'informazione precisa; se la magistratura ha aperto un'inchiesta e l'ha chiusa, lo dica, comunichi che l'inchiesta è morta. Il cittadino vuole sapere, perché, nell'accostare un'inchiesta che nessuno sa più com'è andata a finire con una futura inchiesta che si intende avviare, rimane il dubbio, ed è la cosa che credo il cittadino non voglia avere.



PRESIDENTE. Ringrazio tutti i colleghi che sono intervenuti con osservazioni molto puntuali.

Do ora la parola al signor Ministro per la replica.

LUNARDI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, onorevoli senatori, cercherò di rispondere a tutti i senatori intervenuti sintetizzando un po'. Poi ovviamente sono a disposizione per eventuali altri incontri.

PRESIDENTE. Anche perché se attueremo questa indagine conoscitiva sarà possibile rivederci e tornare sull'argomento.

LUNARDI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Per quanto riguarda ciò che diceva il senatore Servello a proposito della trasmissione «Porta a Porta», io purtroppo non sono riuscito a vederla perché ero impegnato a Linate con i familiari delle vittime nel tardo pomeriggio-sera, poi sono partito per Roma. Mi è dispiaciuto, comunque mi hanno riferito che è stata una trasmissione a dir poco vergognosa, nel senso che c'è stato uno scarico di responsabilità fra le parti che è uno di quegli spettacoli che in questi casi è meglio evitare. Forse la scusante per chi è intervenuto è che le cose dette e fatte a caldo tante volte possono portare a questo tipo di conseguenze. Ciò è forse anche dovuto al fatto che coloro i quali sono coinvolti in questa faccenda, che sono poi quelli che hanno parlato, evidentemente avevano qualche timore in generale.

Comunque sono d'accordo con quanto diceva il senatore Servello, nel senso che ci sono troppe organizzazioni coinvolte nella sicurezza; si tratta di un tema ripreso da tanti altri senatori intervenuti, quindi rispondo ad uno per tutti dicendo che effettivamente ho chiesto immediatamente di capire quanti sono i responsabili, cioè quelli che possono intervenire sui problemi della sicurezza nell'ambito di un aeroporto, di più aeroporti o, in generale, per la sicurezza degli aeroporti italiani: mi hanno riferito un numero, che corrisponde a quanto detto, a sette enti diversi che devono intervenire in tema di sicurezza. Ritengo personalmente che siano assolutamente troppi, direi che basterebbe un ente unico organizzato come si deve che prenda in mano tutto il problema della sicurezza e abbia la competenza su tutto il sistema aeroportuale italiano.

Il senatore Paolo Brutti parlava dei radar di terra e diceva che in questo momento i radar di terra non sono obbligatori, cioè la normativa internazionale non prevede l'obbligatorietà dei radar di terra. Non esprimo opinioni mie per adesso perché voglio conoscere un po' meglio le cose. So solo, come mi hanno detto, che questi radar di terra non sono ancora del tutto perfezionati, che ci sono al mondo alcuni aeroporti che li hanno, altri che non li hanno. Sorge il dubbio, per il fatto che tanti aeroporti non ce l'abbiano, che possa non essere uno strumento del tutto indispensabile, però è ovvio che, se c'è, costituisce una misura di sicurezza in più che si aggiunge alle altre. Credo quindi che pure questo tema vada affrontato anche a livello internazionale e in sede europea per rivedere la normativa in

questo senso, in maniera tale che, se questi radar di terra hanno raggiunto il grado di perfezione necessaria per scongiurare simili incidenti, è ovvio che devono diventare assolutamente obbligatori.

Sono d'accordo sempre con il senatore Paolo Brutti per quanto riguarda l'ENAV. La funzione degli operatori dell'ENAV è una funzione delicatissima e quindi la scelta di tali operatori nell'ambito, appunto, del controllo del volo deve essere molto oculata e tecnica. D'altra parte, sono d'accordo anche con il senatore Cicolani sul fatto che tante volte un'eccessiva sindacalizzazione impedisce di riuscire a scegliere con la dovuta accuratezza questi operatori. In tutti i casi, credo sia opportuno che in sede di Commissione vengano sentiti direttamente questi operatori, in maniera che dalla loro viva voce sentiate più dettagliatamente (anche perché sono molto specializzati) le sfumature di tutte le operazioni che devono essere condotte per il controllo del volo.

Il senatore Kofler affermava che Civilavia è stata smembrata in tre enti: l'ENAV, l'ENAC e l'autorità aeroportuale; definendo tale situazione simile al triangolo della morte, il triangolo delle Bermude. Tale considerazione si riconduce al tema precedente: maggiori sono le competenze e minori sono le responsabilità da individuare. Questo è un dato di fatto che da tempo tutti noi conosciamo. Anche recentemente in questa sede, in occasione di un discorso programmatico che avevo già pronunciato alla Camera dei deputati nel mese di luglio, sottolineavo che il tema della sicurezza è obiettivo primario per il nostro Dicastero non solo a livello di investimenti futuri in campo stradale, aeroportuale e ferroviario ma anche per un investimento primario che porti, anche all'interno del Ministero, alla creazione di una Direzione generale, nell'ambito del piano di ristrutturazione, che si interessi specificatamente di sicurezza in mare, a terra, e in aria.

Questo è un nostro preciso obiettivo che abbiamo sottolineato sin dall'inizio e che intendiamo perseguire con molta decisione e con molta forza.

A seguito di quanto è successo è interesse primario del Ministero avanzare la proposta di ristrutturazione di queste varie autorità con relative competenze, radunandole in una soltanto al fine di evitare in futuro ulteriori fraintendimenti o lo scarico di responsabilità.

È interessante la proposta del senatore Cicolani, ripresa poi dal senatore Fabris: premesso che siamo in attesa dei risultati dell'inchiesta, cosa facciamo nell'immediato per dare un segnale concreto e positivo? Anche se esiste già una commissione con compiti di monitoraggio, condivido l'idea di istituire un commissario *ad acta* che entri immediatamente in azione per procedere ad una rapida revisione degli aeroporti italiani; che intervenga immediatamente sugli aspetti legati, ad esempio, alla segnaletica orizzontale e verticale, aspetto questo estremamente importante e che può essere stato uno degli elementi negativi che ha contribuito a provocare l'incidente di Milano. Le indagini saranno lunghe ma sono tese a verificare se una delle cause sia proprio la carenza di segnaletica. Non essendo obbligatorio un radar di terra è opportuno almeno apporre la necessaria segnaletica. Questo aspetto è fondamentale.

PEDRINI (*Mar-DL-U*). Un commissario *ad acta* sarebbe un super ispettore che indaga su alcuni aspetti?

LUNARDI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Esattamente; un esperto del campo. Questo è un problema differente da quello dell'accorpamento dei vari enti.

FABRIS (*Mar-DL-U*). Siamo in presenza di società per azioni. Non so se si possa parlare di commissariamento.

LUNARDI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Mi riferisco ovviamente ad un commissario che entri in azione nell'immediato relativamente ai sistemi di sicurezza. Riporto un esempio: è stato aperto l'aeroporto di Linate stamani per controllare la segnaletica orizzontale e verticale su Romeo 6, il famoso corridoio che si immette direttamente sulla pista, chiamato a Milano la «scorciatoia» perché anche in passato è stato utilizzato per far transitare gli aerei. Ritengo che questa scorciatoia dovrebbe essere almeno adeguatamente attrezzata.

SERVELLO (*AN*). Riporto testualmente il titolo di questo giornale: «Sulla pista, 800 metri senza segnaletica».

LUNARDI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Sui giornali vi è scritto di tutto ma su questo aspetto sono ovviamente d'accordo con lei, senatore Servello.

Mi riferivo comunque all'utilizzo del Romeo 6 e del Romeo 5, i due corridoi che conducono alle piste. Il Romeo 6 è una scorciatoia; il Romeo 5 aggira la pista ed è la strada più lunga. Da quanto abbiamo capito, a Linate vi è stato un *misunderstanding* tra la torre di controllo ed il pilota tedesco – le registrazioni saranno poi ascoltate – che sembra continuasse a dire: «Sono su Romeo 5», mentre si trovava su Romeo 6. Costui riceveva istruzioni come se si trovasse su Romeo 5. Questa in effetti potrebbe essere la vera ragione di quanto è accaduto anche se è ovviamente un'ipotesi che avanzavano a Linate.

Per quanto riguarda gli stanziamenti futuri ho citato delle cifre: 580 miliardi di lire già previsti dalla legge finanziaria precedente. Per il triennio 2002-2004 sono stati previsti 680 miliardi di lire. Ovviamente, dopo l'incidente, nel rivisitare il disegno di legge finanziaria si potrà suggerire l'inserimento di ulteriori finanziamenti, come è giusto che sia.

Quanto alla richiesta di dimissioni dei responsabili, bisognerebbe chiedere le dimissioni dei responsabili del controllo, dell'ENAV, dell'ENAC e delle autorità aeroportuali. In proposito, non so che opinione abbiate voi, ma aspetterei l'accertamento delle responsabilità. In attesa, questi diversi soggetti debbono senz'altro essere ascoltati. Abbiamo chiesto alla magistratura, se possibile, di chiudere le indagini in tempi brevi. I magistrati affermano che le chiuderanno al massimo in un mese.

FABRIS (*Mar-DL-U*). Il problema è che l'aeroporto nel frattempo rimane aperto. Prima, nel suo intervento, ho colto un aspetto importante, quello del commissario *ad acta* che dovrebbe fornire le garanzie che i colleghi di tutti i Gruppi hanno chiesto.

LUNARDI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Può essere il commissario *ad acta* o un ispettore.

In relazione a quanto affermato dal senatore Crema, sul «balletto» delle responsabilità e anche delle competenze rispetto ai due aeroporti milanesi di Linate e Malpensa, vorrei dare alcune rassicurazioni. È in corso un dibattito per definire un'integrazione del sistema aeroportuale. Si tratta di realizzare un progetto integrato degli aeroporti italiani, cosa che non è mai stata fatta in maniera corretta e completa. Sarà necessario definire un'autorità con il compito di coordinare questo progetto omogeneo e integrato. Del resto, il balletto delle responsabilità tra Linate e Malpensa nasce proprio dalla mancanza di un progetto di questo tipo.

Credo che in futuro, soprattutto in funzione dei destini dell'Alitalia, l'*hub* di Milano sarà oggetto di nuove valutazioni. In sostanza, in quest'ambito si inserisce anche il problema della sopravvivenza di Malpensa rispetto a Fiumicino e della penalizzazione che in questo momento ha subito l'aeroporto di Malpensa per il *contingency plan* proposto dal dottor Mengozzi.

Si tratta di una questione che va affrontata una volta per tutte, perché purtroppo in Italia siamo stati abituati in passato ad interventi a pioggia o molto localizzati. Da parte del nostro Ministero garantiamo la massima attenzione su questo tema, anche perché se siamo attenti alle infrastrutture di tipo tradizionale, viarie e ferroviarie, lo saremo sicuramente anche su quelle aeroportuali.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Signor Ministro, poiché nell'audizione dell'amministratore delegato di Alitalia, il dottor Mengozzi, è emerso il problema molto serio della reciproca funzione dei grandi aeroporti e quindi anche di Milano-Linate e Milano-Malpensa, sarebbe forse opportuno che lei ci tenesse informati su quanto ha appena affermato, magari anche con un documento specifico. Oggi, infatti, è emerso in maniera chiarissima che la necessità di un progetto aeroportuale integrato rappresenta una delle questioni più importanti da affrontare.

LUNARDI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Certamente non mancherò di informarvi al riguardo.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa l'audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

*I lavori terminano alle ore 18,05.*