

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
ANGELO SANZA

La seduta comincia alle 10,05.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso impianti audiovisivi a circuito chiuso.

(Così rimane stabilito).

Audizione di rappresentanti dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) sulle questioni connesse alla sicurezza del trasporto aereo.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento, di rappresentanti dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) sulle questioni connesse alla sicurezza del trasporto aereo.

Ricordo che in sede di ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, della Commissione, si era convenuto sull'opportunità di svolgere un'audizione di rappresentanti dell'ENAC al fine di approfondire le principali questioni che attengono al settore del trasporto aereo. Tra queste vorrei richiamare, oltre all'opportunità di poter disporre di un quadro aggiornato sugli interventi adottati dall'ENAC sotto il profilo della *safety*, anche lo stato di attuazione del fondo speciale, di cui all'articolo 1-ter della legge n. 291 del 2004, per il sostegno del reddito, dell'occupazione e della riconversione e riqualificazione professionale del personale del

settore del trasporto aereo. Le amministrazioni interessate ed i soggetti che operano nel settore, tra cui in particolare il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, il Ministero dell'economia e delle finanze, ENAC e Assoaeroporti, sono infatti chiamati dalla legge ad assumere quanto prima le necessarie iniziative indispensabili al fine di assicurare l'effettiva attuazione delle citate disposizioni ed in particolare l'attivazione del fondo speciale. Va inoltre ricordato che di recente è stato anche disposto l'incremento di un euro dell'addizionale comunale sui diritti di imbarco, da far confluire in tale fondo. È pertanto importante conoscere i profili di competenza dell'ENAC e lo stato di attuazione di tali misure.

Do quindi la parola al presidente dell'ENAC, professor Vito Riggio, ringraziandolo per essere qui tra noi.

VITO RIGGIO, *Presidente dell'ENAC*. Ringrazio la Commissione per questa convocazione, che per me e per tutto il consiglio di amministrazione dell'ENAC è essenziale perché sin dall'inizio abbiamo chiesto che si instaurasse un rapporto di assoluta continuità con la Commissione trasporti.

Inizierò dal profilo della sicurezza, perché l'ente in questa fase è stato impegnato fundamentalmente sul processo delle concessioni, un'indicazione trasfusa legislativamente nella fase dei pareri che la Commissione ha fornito in ordine al nuovo codice della navigazione, al fine di risolvere una questione pendente sin dal 1998. Sotto tale profilo l'ENAC si è molto impegnato, riuscendo ad istruire tutte le pratiche degli aeroporti che hanno presentato domanda per una concessione quarantennale, anche grazie all'apporto di una trentina di giovani, forniti non solo di

laurea ma spesso anche di un *master* in economia, che ci ha consentito di approvare la concessione quarantennale per la maggior parte degli aeroporti richiedenti, quelli di Olbia, Bologna, Catania, Pisa, Palermo. Rimangono da istruire le pratiche degli aeroporti di Lamezia Terme, Verona Villafranca e Alghero.

Purtroppo di tutti questi pareri di concessione, di natura sostanziale in quanto si attribuisce al ministero una funzione di controllo e di indirizzo, nessuno è giunto allo stadio finale, ossia al decreto interministeriale, che pure è stato firmato per Bologna e per Olbia, ma è rimasto bloccato presso la Corte dei conti. Confido che rapidamente questa situazione possa evolvere fino a giungere al decreto concessorio, perché tale decreto è essenziale per gli investimenti che le società di gestione debbono fare e anche per le privatizzazioni. Un riscontro positivo di un'operazione dell'ENAC, realizzata attraverso un'interpretazione che ha consentito di allungare la concessione all'aeroporto di Venezia per venti anni, è stato la quotazione in Borsa della società di gestione dell'aeroporto, con un rilevante successo anche dal punto di vista della raccolta di capitali. Ovviamente per Catania esiste l'importante problema della mancata fusione tra le due società ASAC e SAC, che noi abbiamo posto come condizione. Rimane poi tutta una serie di aeroporti che hanno avuto una certificazione soltanto da poco oppure non l'hanno ancora avuta, perché noi abbiamo subordinato il rilascio della concessione quarantennale ad una previa certificazione sulla sicurezza.

Il tema della sicurezza è stato quindi affrontato in concomitanza con il processo concessorio attraverso *team* ispettivi congiunti dell'ENAC e delle società di gestione, che ai fini della certificazione, ai sensi del regolamento approvato dall'ENAC nell'ottobre del 2003, hanno ispezionato accuratamente tutte le infrastrutture dando delle prescrizioni ove vi fossero scostamenti, consentendo di certificare sia pure con condizioni. Si è trattato di un lavoro imponente, perché la maggior parte degli aeroporti italiani non era nella con-

dizione strutturale prevista dal regolamento, pur rispondendo alla normativa ICAO. Il nostro regolamento, infatti, dopo l'incidente di Linate ha stretto le maglie imponendo come obbligatorie delle norme che ai sensi del regolamento ICAO sono soltanto raccomandazioni. L'abbiamo ritenuto doveroso; tuttavia ciò comporta dei costi, perché impegna le società di gestione non solo a realizzare tutto quanto è essenziale sulle piste, ma anche ad adottare modelli infrastrutturali di tipo organizzativo che consentano di avere dei responsabili per ciascun settore.

Faccio presente che dopo la sentenza del TAR della Campania, a proposito di una impugnativa da parte della società di gestione dell'aeroporto di Capodichino, è stato precisato che tutte le responsabilità in ordine alla sicurezza nel caso di concessione totale quarantennale sono trasferite alla società di gestione sotto la vigilanza dell'ENAC, concetto ribadito dal nuovo codice della navigazione. Ciò ovviamente muta la condizione dell'ENAC, che diventa veramente ente regolatore vigilante, ma responsabilizza le società di gestione, che per quaranta anni avranno la responsabilità operativa sul territorio.

Questo lavoro di certificazione è stato accompagnato da una profonda riorganizzazione che era stata annunciata, rispetto alla quale si sono unificate le competenze che un tempo erano divise tra certificazioni degli aeromobili e vigilanza sugli aeroporti. Abbiamo un'unica direzione, il che ha finalmente consentito di considerare in un'ottica unitaria sia gli aspetti infrastrutturali sia gli aspetti relativi al funzionamento delle macchine. Tale direzione è stata affidata all'ingegner Marasà, responsabile del programma SAFA dell'ECAC, il quale prevede ulteriori ispezioni da svolgere su aeromobili comunitari o non comunitari sulla base di un'intesa autorizzata dall'ICAO.

Di questa attività, che l'Italia non svolgeva, siamo molto soddisfatti. Nel 1997 era stata siglata una intesa ma, se osservate le statistiche, praticamente non vi era alcuna attività in tal senso perché mancavano gli ispettori. Nel 2004 abbiamo raggiunto il

secondo posto in Europa, con oltre 700 ispezioni; confidiamo di effettuarne, anche nel 2005, più o meno lo stesso numero. Ciò significa che, oltre alla normale attività di certificazione e di ispezione, svolgiamo un'attività aggiuntiva. È stata una bella impresa passare da 0 a 700 ispezioni in un anno e, soprattutto, mantenere questo standard. Siamo personalmente grati all'ingegner Marasà per lo sforzo che ha compiuto, insieme ai suoi tecnici. Di questo lavoro abbiamo avuto recente testimonianza nel caso dell'aeromobile della Onur Air - di cui avete appreso - che era stato fermato da quattro Stati europei, e addirittura bandito dai loro cieli, a causa di alcuni difetti riscontrati nel corso di ispezioni SAFA. Grazie alla competenza che abbiamo ormai acquisito, abbiamo evitato di assumere un provvedimento automatico di espulsione, abbiamo effettuato alcune ispezioni, dalle quali non è risultato alcunché, e siamo riusciti ad ottenere che gli altri Stati revocassero il provvedimento. Si è dimostrato in tal modo che le ispezioni effettuate dall'Italia non avevano nulla da invidiare a quelle di paesi come l'Olanda e la Germania.

Ricordo questo episodio perché esso ha riproposto la necessità, già evidenziatasi nel caso di Sharm El-Sheikh, di un maggiore coordinamento tra i 41 paesi dal punto di vista della sicurezza, la quale, ormai, non può essere affidata soltanto allo Stato nazionale; occorre un forte referente. Il direttore generale ha ottenuto che, per la seconda volta, si attuasse una sorta di allerta rapida ed ha ottenuto, altresì, che la messa al bando di un velivolo o di una compagnia, a seguito delle istruttorie più importanti, sia decisa collegialmente e collegialmente revocata. Infatti, non si capisce perché una compagnia possa volare in Francia e non possa volare in Italia. Diverso è il caso di un singolo aereo, che subisce una ispezione specifica. Perciò credo sia corretto quanto abbiamo realizzato sotto questo profilo.

Questi sono gli aspetti più importanti, relativamente alla sicurezza. Dal punto di vista dell'indirizzo, non nascondo che abbiamo l'esigenza - come ho detto più volte

- di rinforzare strutturalmente l'organizzazione ad essa deputata. Nella misura in cui l'ENAC non svolge più funzioni di gestione diretta ma funzioni di vigilanza, aumenta il tasso di competenza e di qualificazione dell'ente. Naturalmente, per aumentare questo tasso occorrono investimenti in risorse umane. Abbiamo realizzato tutto questo sostanzialmente senza alcuna variazione di organico, tranne le 30 unità di cui dicevo poc'anzi che sono state utilissime per l'istruttoria in materia di certificazione aeroportuale. Noi abbiamo un gravissimo problema di organico in ordine agli ispettori di volo e continuiamo a coprirlo con rapporti di lavoro a tempo determinato; ovviamente, avremmo bisogno di un organico fisso, non solo di ispettori ma anche di ingegneri specialisti, perché le ispezioni si effettuano con il personale adeguato.

A questo proposito, purtroppo, devo lamentare che il codice della navigazione è stato approvato di fatto senza prevedere investimenti, senza individuare nuove risorse. Addirittura, continuano a mancare - lo sottolineo al presidente di questa Commissione - le risorse promesse dalle leggi finanziarie relativamente al pagamento dei mutui quindicinali contratti per il completamento dell'infrastrutturazione. Mi riferisco agli aeroporti di Venezia, che già è stato realizzato, di Cagliari e Olbia, che sono stati già consegnati e inaugurati, di Bari, che è stato completato, e di Catania, il cui completamento è previsto per la fine dell'anno. Come è evidente, interrompere il flusso del pagamento dei mutui al sesto o al settimo anno è assolutamente improprio perché senz'altro determinerà reazioni da parte delle banche creditrici. Purtroppo, né in sede di approvazione della legge finanziaria né successivamente si è riusciti a recuperare queste somme, una parte delle quali, peraltro, serve per attivare il programma di *safety* e *security* stabilito dalla legge finanziaria n. 166 del 2002. Mi riferisco, in particolare, al controllo del 100 per cento dei bagagli da stiva, per il quale le necessarie somme sono state anticipate dalle società di gestione; mi riferisco, soprattutto, al

complesso di normative in materia di sicurezza conseguenti agli attentati dell'11 settembre 2001, che ci ha indotto a pre-stipulare un mutuo con la BEI per 60 milioni di euro. Non possiamo tuttavia stipulare il mutuo perché il direttore non ha garanzia del pagamento delle rate successive. Questo è un problema, perché garantire *safety* e *security* senza risorse umane e senza risorse finanziarie oggettivamente è un problema. Il consiglio di amministrazione ha rappresentato più volte tale questione al ministero vigilante, ma anche ad organi di coordinamento politico come la Presidenza del Consiglio dei ministri, ed io stesso l'avevo già posta anche a questa Commissione in fase di approvazione della legge finanziaria. Non posso non ribadire quanto detto.

Per quanto riguarda altri aspetti, sul piano tecnico potranno intervenire molto più approfonditamente di me sia il direttore generale, comandante Manera, sia il responsabile della sicurezza, ingegner Marsà.

PRESIDENTE. Ringrazio il presidente Riggio per l'approfondita ed esauriente relazione.

Invito i colleghi che lo desiderino ad intervenire.

EUGENIO DUCA. Il presidente dell'ENAC più volte ha fatto riferimento sia alle concessioni sia al duro lavoro che l'ente ha svolto, anche raccordandosi con le realtà periferiche, per giungere all'affidamento delle concessioni, così come abbiamo ribadito nei due pareri espressi in occasione della approvazione del decreto legislativo relativo alla revisione della parte aeronautica del codice della navigazione. Se non ho capito male, il problema riguarda il ministero, in quanto trascorre un lungo periodo di tempo tra la fase d'invio, da parte dell'ENAC, della certificazione e della proposta e l'emanazione del decreto interministeriale. Nel redigere le modifiche al citato codice, abbiamo previsto, all'articolo 716, che le disposizioni di cui all'articolo 704, commi 1 e 2, del codice della navigazione, come modi-

ficato dal decreto legislativo, non si applichino ai procedimenti concessori originati da istanze presentate antecedentemente alla entrata in vigore del medesimo decreto. A quei provvedimenti concessori per i quali la domanda sia stata presentata precedentemente si dovrebbe quindi applicare non questa norma ma la disposizione prevista dall'articolo 704, comma 3, secondo cui l'affidamento in concessione è subordinato all'ottenimento da parte del gestore aeroportuale della apposita certificazione rilasciata dall'ENAC e alla sottoscrizione di una convenzione e di un contratto di programma tra il gestore aeroportuale e l'ENAC, nel rispetto delle direttive emanate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

VITO RIGGIO, Presidente dell'ENAC. Nel decreto citato si fa riferimento ad una procedura per l'individuazione del concessionario ma non è modificato il procedimento interno, quello relativo al rapporto tra ENAC e ministero.

EUGENIO DUCA. Questo è quanto previsto all'articolo 704, comma 2, del decreto citato. Invece, il comma 1 del medesimo articolo prevede che alla concessione della gestione totale aeroportuale degli aeroporti di rilevanza nazionale si provvede con decreto del ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il ministro dell'economia e delle finanze e, limitatamente agli aeroporti militari aperti al traffico civile, con il ministro della difesa. In sostanza, si afferma che per quegli aeroporti non si applica il comma 1. Noi avevamo individuato un meccanismo per accelerare la procedura, ma se voi ripetete la procedura del decreto interministeriale è come se noi non avessimo previsto affatto questa deroga. Voi dovrete riferirvi alla norma contenuta nel comma 3, senza aspettare il decreto interministeriale. Per i primi due aeroporti per i quali l'ENAC ha formulato le proposte di decreto, ferme presso la Corte dei conti, sono trascorsi oltre sei mesi. Quanto alle proposte che partiranno tra due o tre mesi, corriamo il rischio di vanificare ogni

effetto della modifica legislativa che abbiamo introdotto.

Un'altra questione riguarda il rapporto tra ENAC e periferia. Considerate la soppressione della figura del direttore dell'aeroporto in quanto tale e la creazione del presidio di ENAC, qual è la vostra strategia? State potenziando una presenza decentrata negli aeroporti o, viceversa, state effettuando un accentramento?

Vorrei sapere anche quali siano i vostri rapporti con l'ENAV e con l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo. Una sempre maggiore collaborazione tra questi enti costituiva uno dei nodi principali da sciogliere e vorrei sapere se ci siano stati sviluppi ovvero se le cose vadano meno bene di quanto ci si aspettasse.

Inoltre, considerato il controllo che ENAC opera su ENAV, vi chiedo se siate stati coinvolti in quanto sta avvenendo riguardo al rapporto tra ENAV e Vitrociset, dato che, tra l'altro, per il 1° luglio prossimo è annunciato uno sciopero di tutti i dipendenti di Vitrociset dei presidi aeroportuali.

Domando se ENAC, anche sulla base dei suoi nuovi compiti, sia stato interessato dal Governo per esercitare quel tipo di ruolo.

ETTORE ROSATO. Ringrazio i nostri ospiti per la loro disponibilità. Vorrei iniziare dal problema relativo al rilascio delle concessioni, tema già emerso nel corso di precedenti audizioni e sul quale ho già lamentato in maniera gentile ma ferma il fatto che la documentazione fornita, relativa all'elenco e all'iter delle certificazioni per il procedimento delle concessioni, è assolutamente insufficiente e non ci comunica nulla di ciò che vorremmo sapere sullo stato attuale dell'iter. Rinnovo pertanto l'invito a delineare un quadro chiaro; la mia interpretazione di questa problematica è analoga a quella del collega Duca e vorremmo riuscire a chiudere definitivamente questa situazione così complessa. Riteniamo pertanto che occorra introdurre una deroga per le procedure già in atto.

Il mio quesito riguarda quindi la conoscenza dell'iter di ogni singola pratica e per ogni singolo aeroporto, per avere un quadro che per voi è facile riuscire a definire, vista la vostra posizione istituzionale. Tra l'altro, non è la prima volta, presidente, che vi chiedo queste informazioni.

Rilevo con favore quanto da lei osservato circa il rafforzamento della struttura di ENAC e della sua funzione fondamentale, quella di garantire ai passeggeri un alto livello di sicurezza. Rilevo anche che il taglio dei finanziamenti operato nelle ultime leggi finanziarie non consente più di far fronte ai mutui contratti dall'ENAC per i diversi interventi attuati negli aeroporti nazionali. In proposito vorrei capire quali sono gli aeroporti maggiormente penalizzati dalla decurtazione dei finanziamenti, quali sono gli investimenti che sono stati interrotti o che non sono stati avviati e se sia stata espressa una forma di assicurazione da parte del Governo per il ripristino delle risorse da destinare al pagamento delle quote di mutuo già contratte dall'ENAC.

Un'altra questione è relativa al nuovo codice della navigazione. Lei sa che in ambito parlamentare sono state assunte posizioni diverse. Non sappiamo che fine abbia fatto lo schema di decreto e speriamo che venga licenziato quanto prima. Tuttavia l'ENAC si sta già confrontando con altri soggetti coinvolti. Vorrei sapere se nelle norme già in vigore abbiate rinvenuto aspetti di natura problematica o se la vostra valutazione sia sostanzialmente positiva.

Da fonti sindacali abbiamo appreso che è stata sostituita la figura del capo dipartimento della sicurezza e che tale circostanza non viene vissuta in maniera positiva. Vorremmo conoscere le motivazioni che hanno indotto questo tipo di cambiamento.

Desidero ora affrontare il tema delle compagnie *low cost* e della sicurezza in generale, concorrenza difficile per le compagnie *full service*. In alcune inchieste di natura giornalistica è stato dichiarato che l'obiettivo è quello comunque di far par-

tire i voli; esiste un elenco di compagnie, che ci è stato però fornito da poco. Vorrei sapere qual è stato l'incremento dei controlli da parte vostra, perché le compagnie *low cost* rappresentano sicuramente per i cittadini una risposta molto importante sotto il profilo della mobilità a basso costo, ma nel contempo esiste preoccupazione circa la sicurezza di questi voli. Mentre è comprensibile ridurre i costi sulla biglietteria, sull'organizzazione dei bagagli o del personale di terra, ovviamente è meno comprensibile qualunque riduzione dei costi relativi alla sicurezza dei voli.

Vi chiedo inoltre ulteriori delucidazioni sul progetto Galileo, che riguarda in parte anche gli aspetti della sicurezza dei voli. Domando qual è l'attuale posizione italiana sul sistema della radio navigazione satellitare e quali effetti ci si attende rispetto alla sicurezza nell'applicazione di questo progetto, che sappiamo essere sostenuto anche a livello nazionale per la sua importanza rispetto ad una più vasta strategia europea.

Sulla questione degli ammortizzatori sociali, è stato sottoscritto un accordo che andrebbe fatto rispettare e che è una parte essenziale rispetto al risanamento dell'Alitalia. Esiste una norma che non abbiamo considerato sufficiente rispetto all'incremento dell'addizionale sui diritti: questa non ci sembra la strategia che può consentire di risolvere le questioni.

Il 15 gennaio 2005 sarebbe dovuto diventare operativo il fondo per il sostegno dei lavoratori del trasporto aereo. Abbiamo saputo che recentemente al Ministero del lavoro e al Ministero dell'economia si sono svolti incontri, cui ha partecipato il vertice tecnico dell'ENAC. Vorremmo conoscere i risultati di quegli incontri e i tempi di attivazione del fondo.

Desidero citare il caso di un passeggero disabile che, sul volo della Meridiana per la Sardegna, veniva informato dalla compagnia che l'assistenza ai disabili viene fornita soltanto nei voli serali; questo perché la politica della compagnia, secondo le notizie di stampa riportate anche in una nostra interrogazione, è di garantire solo nelle ore serali questo tipo di

servizi a persone che hanno bisogno della carrozzella. Se la vicenda dovesse essere confermata così come è stata descritta dalla stampa, sarebbe molto grave, perché ci si troverebbe di fronte alla lesione di un diritto alla mobilità, oltre che ad una evidente discriminazione. Sui temi della mobilità e del diritto al trasporto aereo dei disabili siamo intervenuti più volte; vorrei sapere se vi sia un'attenzione particolare da parte dell'ENAC.

GIUSEPPE GIANNI. Dopo l'intervento del collega Rosato resta ben poco da rilevare; tuttavia, dopo aver sottoscritto quanto da lui evidenziato, mi vorrei soffermare su alcune questioni. Il presidente dell'ENAC ha più volte espresso il proprio disaccordo sull'aeroporto intercontinentale di Catania, sul piccolo aeroporto da turismo di Siracusa, sul trasferimento ad una compagnia locale degli *slot* Catania-Milano e Palermo-Milano utilizzati da una compagnia recentemente fallita. Ho la sensazione che vi sia un rigido tentativo di applicare delle indicazioni per evitare che la Sicilia possa avvicinarsi all'Italia e all'Europa. Pregherei il presidente dell'ENAC di rispondere in maniera chiara ai miei rilievi, sui quali, ovviamente, intendiamo portare avanti una battaglia molto forte. Vorrei ricordare al presidente Riggio che, viste anche le sue origini, egli ha il dovere non solo di parlare di Venezia e Milano, ma di intervenire anche sugli aeroporti meridionali e, in particolare, sulla Sicilia, che in questa sede, molto immodestamente, rappresento. A me pare che da parte del presidente Riggio vi sia un tentativo chiaro di smarcarsi dalla sua origine per essere « più realista del re », poiché deve evidenziare il suo distacco dalla Sicilia.

Riguardo alle modalità di trasporto, rilevo come alcune compagnie aeree, ad esempio l'AirOne, abbiano all'interno dei loro aeromobili dei sedili molto stretti, tanto che difficilmente una persona alta più di 1 metro e 70 riesce ad accedervi. Capisco che vi sono scarse risorse per la *safety* o per la *security* — parole sofistiche dietro le quali non vi è alcun riscontro, ma

solo il vuoto — ma vorrei sapere se anche questa problematica faccia parte o meno degli standard di sicurezza.

Sui varchi aeroportuali ho raccolto l'insofferenza da parte di molti colleghi, tanto che vi è stata anche una presa di posizione dei senatori. Mentre prima i varchi aeroportuali erano destinati a far transitare soltanto alcune categorie, tra cui i parlamentari, ora sembrano diventati un passaggio comune, tanto che spesso per il parlamentare, che sovente ha la necessità di procedere velocemente a causa degli impegni dovuti al proprio ufficio, è difficile transitare rapidamente attraverso tale varco. Peraltro, ho avuto modo di notare che il transito veloce di fatto è riservato ai membri del Governo e ai membri degli equipaggi; inoltre, i bagagli di questi ultimi non vengono sottoposti ad una attenta ispezione come dovuto.

Per quanto riguarda i mutui, sono convinto delle ragioni del presidente Riggio; forse da parte nostra sarebbe utile predisporre una risoluzione che impegni il Governo a risolvere la questione, perché la sicurezza non può non essere vista come il primo momento dell'intervento che intendiamo portare avanti in ordine agli aeroporti, ai porti e a tutto ciò che concerne la sicurezza in generale.

VITO RIGGIO, *Presidente dell'ENAC*.
L'interpretazione che l'onorevole Duca ci ha proposto è pienamente convincente; speriamo diventi comune tra tutti gli interlocutori interessati. A tal fine penso di proporre al consiglio d'amministrazione, convocato per domani, di richiedere un parere all'Avvocatura dello Stato, perché anche noi abbiamo assistito con sofferenza alla difficoltà oggettiva di esercitare il controllo su atti che la legge necessariamente demanda all'ENAC. Vi è stata in passato un'interpretazione secondo la quale il controllo riguardava soltanto l'orizzonte strategico e quindi la procedura doveva essere completata attraverso il passaggio presso il gabinetto del ministro. Personalmente ho ritenuto che fosse più opportuno coinvolgere le strutture amministrative e quindi il dipartimento; tut-

tavia questa prassi di coinvolgimento sta allungando i tempi a dismisura, per cui sarebbe preferibile che questa interpretazione, oltre che dall'Avvocatura dello Stato, fosse confortata anche dalla Commissione. Nel caso di Venezia abbiamo chiesto un parere all'Avvocatura e, una volta che questa ci ha dato ragione, abbiamo subito provveduto.

L'interpretazione dell'onorevole Duca può diventare un supporto anche per noi; tra l'altro, ho sempre sostenuto che è perfettamente inutile creare un ente tecnico se poi si debbono comunque eseguire dei controlli, perché ciò significa raddoppiare tempi e risorse, senza fornire risposte. Spero che questa interpretazione possa consolidarsi in modo più chiaro.

Per quanto riguarda la questione relativa ai rapporti con la società di gestione del controllo, devo dire che essi sono ottimi. Esiste il problema di realizzare concretamente ciò che la legge demanda al controllo dell'ENAC, che, ricordo, attiene soltanto alla vigilanza e al controllo della formazione del personale: non esiste un controllo generale. Tra l'altro, il contratto di programma dell'ENAV non deve ottenere il parere dell'ENAC prima di essere approvato dal ministero, come era stato richiesto a suo tempo. Questo ci avrebbe consentito di entrare anche nel merito della vicenda Vitrociset.

L'onorevole Rosato ha formulato un gran numero di domande, alle quali spero di riuscire a rispondere. Innanzitutto, ricordo che i dati relativi alla certificazione sono contenuti nella relazione che abbiamo consegnato a questa Commissione; quelli relativi all'approvazione delle concessioni li invieremo successivamente. Tuttavia, noi disponiamo soltanto delle informazioni relative alla data in cui il consiglio di amministrazione ha deliberato, alla data in cui la delibera è stata inviata al ministero; inoltre, abbiamo un carteggio interno che attiene a osservazioni svolte in ordine al provvedimento proposto al ministero. La proposta, infatti, si deve tradurre in decreto ministeriale. Non ho alcuna difficoltà ad inviare non soltanto queste date ma, ove possibile, anche il tipo

di osservazioni che sono state formulate che, spesso, sono di carattere formale e giuridico, non potendosi entrare nel merito. Spero che il direttore generale possa farlo immediatamente; mi scuso per questo ritardo, ma pensavo che in qualche modo si fosse già adempiuto.

Per quanto riguarda le questioni della sicurezza, ritengo che l'ingegner Marasà possa rispondere che per noi non esistono differenze di alcun tipo tra compagnie *low cost* e *high cost*: tutto ciò che si muove è soggetto allo stesso tipo di controlli. Inoltre, riguardo alle compagnie *low cost* abbiamo disposto una ispezione relativamente ai contributi, che ha già dato un primo esito che esamineremo domani, in sede di consiglio di amministrazione. Ne invieremo alla Commissione una copia, dalla quale risulta che, in linea di massima, ci si attiene alle indicazioni della Comunità europea, salvo ulteriori approfondimenti che attengono però a parti, per così dire, non evidenti del contratto che può essere concluso tra gestore e vettore. Dico questo perché, personalmente, sono favorevole a mantenere per gli aeroporti minori questo tipo di incentivazioni in luogo delle cosiddette tratte sociali, dal momento che costano molto meno, consentono di evitare il monopolio e di far crescere - come abbiamo visto - in maniera esponenziale il numero degli aeroporti che se ne avvalgono in piena sicurezza.

In sostanza, lo sviluppo del modello *low cost* ha messo in crisi il modello statale-assistenziale tipico delle cosiddette tratte sociali. Lo ricordo perché noi abbiamo un problema di questa natura in Sardegna, ad esempio. Dopo l'istituzione delle tratte sociali, abbiamo ottenuto un trattamento di monopolio, sia pure legato ad un decreto del 2000, che tuttavia finisce per determinare, soprattutto nella fase estiva, un limite alla capacità di ingresso in Sardegna dei non residenti. Si è rimediato a ciò parzialmente, perché abbiamo consentito un volo da Ciampino ad Alghero. Nel giro di un mese questo servizio è stato raddoppiato ed è assicurato con un aereo nuovissimo, un 737-800 di ultima

generazione; probabilmente il servizio sarà triplicato, dal momento che i prezzi sono più bassi di quelli imposti dal ministero e non c'è alcun onere da parte dello Stato. La compagnia è la Ryan Air, che copre la tratta da Alghero a Ciampino con due velivoli modello 737-800 entrambi sempre al completo, per tutto il giorno. Dico questo con riferimento alle considerazioni molto serie svolte dall'onorevole Giuseppe Gianni, che meritano una risposta.

PRESIDENTE. La Ryan Air è stata ispezionata otto volte.

VITO RIGGIO, *Presidente dell'ENAC*. Tutte le compagnie sono state ispezionate: 700 ispezioni significa che esse riguardano tutti gli operatori non nazionali. Tuttavia, il controllo è a monte, nel senso che abbiamo concluso un'intesa internazionale con lo Stato di origine, che assume la piena responsabilità. Noi effettuiamo alcuni *audit* per cui se un aeromobile è certificato in uno dei 41 paesi dell'ECAC presenta non soltanto gli stessi requisiti previsti dal regolamento ICAO, ma anche qualcuno in più, previsto dalle JAA, le *Joint Aviation Authorities*. Intendo rassicurarvi, perché spesso ci si chiede come mai le tariffe di queste compagnie siano così basse. La ragione è che esse hanno una organizzazione molto efficiente, pagano meno i servizi a terra e spesso beneficiano di contributi legittimi per lo *start up* degli aeroporti. Ovviamente questo non piace alle compagnie più strutturate, le quali hanno costi maggiori, se non altro perché sono nate prima e hanno acquisito una serie di ulteriori passi di tipo contrattuale, oggi difficilmente modificabili. Però, non è sulla sicurezza che si gioca la concorrenza e non potrebbe mai essere così. Vorrei rassicurarvi in questo senso.

Per quanto riguarda il taglio dei finanziamenti, il ministro Lunardi ha proposto in diverse occasioni, in sede di Consiglio dei ministri, il ripristino. La risposta è sempre che ci sarà un'altra occasione. L'ultima volta è accaduto in sede di approvazione del decreto sulla competitività. L'impegno è stato rinviato in sede di

Consiglio dei ministri e, formalmente, continua ad essere assunto; non potrebbe essere diversamente. Però, ricordo a questa Commissione che noi abbiamo alcuni residui passivi molto alti, in quanto nel passato si è verificata una lentezza nella spesa. Stiamo valutando se non sia il caso, con il consenso del Ministero dell'economia e delle finanze, di utilizzare almeno in parte questi residui ove fossero perenti o non più utilizzabili. Non vogliamo trovarci nella circostanza per cui, pagato il primo rateo semestrale che scadrà a giugno, a dicembre non saremo in grado di pagare. Questo non determinerebbe un blocco degli investimenti, in quanto spesso si tratta di opere già realizzate; ho ricordato gli esempi di Ancona, Cagliari, Olbia, Catania e Bari, cioè opere già realizzate o in fase di consegna. Il problema riguarda quasi tutti gli aeroporti, che sono stati finanziati con un programma che prevedeva un mutuo quindicinale, tranne alcuni, come quello di Palermo, per il quale sono stati utilizzati i finanziamenti per le aree depresse. Ho inviato una lettera ai presidenti delle Commissioni di Camera e Senato per un sostegno in questa direzione. Non posso che reiterare questo invito a sbloccare tale questione, mediante uno dei due meccanismi, cioè quello delle somme aggiuntive o quello della utilizzazione dei residui.

Per quanto riguarda il codice della navigazione, penso che possa rispondere con maggior competenza il viceministro Tassone, essendo delegato a questi provvedimenti attuativi. Perciò mi astengo da una risposta, anche se dispongo di alcune notizie, poiché mi sembra doveroso. Lo stesso vale per il progetto Galileo.

Quanto alle domande formulate dall'onorevole Giuseppe Gianni, rispondo che non ho l'autorità per dire sì oppure no rispetto a scelte di Governo. Soltanto, ho registrato che né l'aeroporto leggero di Siracusa, né l'aeroporto internazionale di Catania e nemmeno l'aeroporto di Agrigento sono contenuti in alcun piano programmatico. Qualora lo fossero, sarebbe mio dovere applicarli.

GIUSEPPE GIANNI. Questa è un'indecenza!

VITO RIGGIO, *Presidente dell'ENAC*. Non lo deve dire a me. Io ho soltanto constatato questo. Ho aggiunto, da un punto di vista sistemico, che in questo momento la Sicilia è destinataria di un finanziamento di 300 milioni di euro (che mai aveva ricevuto per gli aeroporti) dei quali 160 milioni per Catania Fontanarossa e 90 milioni per Palermo Punta Raisi. Si stanno realizzando strutture, sia in termini di raccordo di pista, sia in termini di nuove aerostazioni, che metteranno in grado questi due aeroporti, attraverso i quali già attualmente transitano 8 milioni di passeggeri, di raddoppiare il traffico nei prossimi cinque anni. Si tratta di un volume di circa 16 milioni di passeggeri, pari a circa tre volte il numero degli abitanti della Sicilia. Eventualmente il problema sarà quello di sfruttare tale capacità, ma questa è una mia valutazione legata alla circostanza che mentre la gestione dell'aeroporto di Catania è decisamente manageriale, non lo è altrettanto quella dell'aeroporto di Palermo. Mi limito a tale affermazione; evidentemente, non basta avere le infrastrutture, bisogna anche attuare una politica commerciale. Recentemente, sono stati avviati due voli internazionali - da Palermo a New York e da Palermo a Tokio - che non esistevano; speriamo che possano continuare ad aumentare, perché per il turismo siciliano questo può essere un elemento fortemente incentivante.

Aggiungo che noi abbiamo salvato una compagnia di Siracusa, la Eurialo Viaggi, che aveva rapporti con la Russia. Come sapete, vige una strana norma in base alla quale mentre gli italiani possono viaggiare su aerei russi, i russi non possono viaggiare su aerei italiani. Abbiamo invocato una clausola di reciprocità e avremmo dovuto bloccare questi contratti, ma non ci è sembrato corretto bloccarli per questa stagione perché l'operatore già li aveva stipulati. Abbiamo avvisato il Ministero degli affari esteri perché non può non esserci reciprocità. Questo ha consentito di

portare in Sicilia circa 8 o 10 mila russi, oltre ai mille giapponesi già presenti e ai newyorkesi.

Per quanto riguarda la continuità territoriale, approfitto per ricordare al presidente e all'intera Commissione che noi abbiamo una singolare interpretazione di tale concetto. In base a un regolamento comunitario, trattandosi di una deroga ai principi di libertà dei cieli e di concorrenza, essa è strettamente limitata a casi eccezionali, in cui non sia possibile alcuna altra forma di collegamento. Per esempio, riguarda il caso delle isole di Lampedusa e Pantelleria, per le quali abbiamo provveduto, per la prima volta, ad istituire un collegamento, che dura da due anni ed è stato prorogato per il terzo anno (fino al giugno 2006 per i collegamenti con Trapani e fino al giugno 2007 per i collegamenti con Palermo).

Vi è poi un fatto singolare: la Sicilia ha una rotta sociale che costa 25 milioni di euro l'anno, divisi tra Stato e regione, per far viaggiare da Trapani, aeroporto militare, aperto al traffico civile, verso Bari, Venezia, Roma, Milano e perfino Catania. Il consiglio di amministrazione, nell'effettuare la proroga, ha eccepito che la tratta Trapani-Catania è totalmente ingiustificata. Visto che in Sardegna siamo riusciti a svolgere la continuità territoriale senza oneri per lo Stato, mi chiedo se, considerata la scarsità di finanziamenti a nostra disposizione per le infrastrutture, possiamo stanziare altri 25 milioni di euro per il prossimo triennio per la sola Trapani.

Sulla continuità territoriale esprimo una mia personale opinione: con il modello delle compagnie *low cost* e con la libertà dei cieli i prezzi si abbassano con la concorrenza; l'esempio di Windjet è emblematico. A proposito di Windjet, siamo contenti che esista una compagnia che effettua questo servizio, ma dato il meccanismo di distribuzione degli *slot*, che non è pagato all'ENAC ma viene svolto da associazioni di vettori, chi arriva per ultimo si trova - come segnalato anche dall'Antitrust - in una condizione di chiusura, soprattutto su Linate. Nonostante

questo, Windjet ha volato per due anni di seguito su Linate con una tolleranza di fatto da parte del direttore dell'aeroporto, ma tale tolleranza purtroppo sta per finire. Abbiamo chiesto al viceministro Tassone di inserire per la Sicilia una capienza di *slot*, che tecnicamente è possibile. Il viceministro ha detto che ha preso atto di questa richiesta.

GIUSEPPE GIANNI. Che vuol dire « ha preso atto » ?

VITO RIGGIO, *Presidente dell'ENAC*. Secondo me vuol dire che accetta la nostra proposta. Ciò comporterebbe il decreto Bersani, sia pure marginalmente, perché aumenterebbe il numero complessivo dei movimenti; comunque non è detto che questi movimenti aggiuntivi vadano a vantaggio di quella compagnia. Queste sono norme che non ho definito io, onorevole Gianni, e di cui ho chiesto più volte la modifica, in particolare di quella relativa all'assegnazione degli *slot*: se, come avviene in altri Stati, gli *slot* costassero di più per le tratte tra le 8 e le 10, avremmo una continuità nel corso della giornata piuttosto che un addensamento in determinate fasce orarie. Questa comunque è la scelta compiuta dal legislatore a suo tempo, scelta che in ogni caso devo rispettare.

GIUSEPPE GIANNI. Vorrei fare solo una battuta. Ho apprezzato lo sforzo del presidente Riggio, ma ci sono due aspetti che non mi convincono e sui quali spero si possa individuare una soluzione. L'aeroporto di Siracusa non è un problema personale o del mio collegio elettorale, ma è un problema che riguarda una provincia che può avere uno sviluppo economico notevole; considero quindi necessario e opportuno un approfondimento. Il decreto Bersani non è eterno: se ci rendiamo conto che si può migliorare la normativa, abbiamo il dovere di intervenire.

PRESIDENTE. Colgo l'occasione per informare il presidente Riggio che la scorsa settimana in questa Commissione, nel

corso della discussione di una risoluzione presentata dai colleghi sardi e relativa alla vicenda della continuità territoriale, è stato segnalato un comportamento particolare, in sede comunitaria, nei confronti del territorio francese. Non siamo in grado di spiegare di più e meglio, ma visto che l'Unione europea solitamente è molto severa con noi italiani, i colleghi sardi avevano registrato una situazione anomala relativa alla continuità territoriale rispetto al territorio francese che mi permetto di segnalare al presidente Riggio.

VITO RIGGIO, *Presidente dell'ENAC*. Stiamo parlando del modello della Corsica, un modello diverso dal nostro, perché prevede un aiuto al passeggero o alla regione. Ovviamente possiamo impostare in maniera diversa la soluzione del problema. Il regolamento comunitario lascia liberi gli Stati di scegliere gli strumenti attraverso i quali ottenere questo obiettivo.

L'Italia scelse il modello della gara. Questo modello si può cambiare e sono perfettamente d'accordo, ma non sono io a doverlo fare. Onorevole Gianni, il problema è che per fare gli aeroporti occorre un'intesa tra Stato e regioni e queste deliberazioni vanno accompagnate da risorse finanziarie; le assicuro che sotto il profilo tecnico l'ENAC farà la sua parte nel momento in cui ciò avverrà. Se però continuiamo a realizzare piccoli aeroporti, trascurando quelli principali, non facciamo il bene del nostro paese.

SILVANO MANERA, *Direttore generale dell'ENAC*. Per quanto riguarda in generale l'iter di rilascio delle concessioni in gestione statale, ad oggi abbiamo coperto il 95 per cento del totale traffico passeggeri trasportati in Italia e siamo in grado di completare l'atto concessorio in 60 giorni. Questo atto transita poi al ministero e le difficoltà successive sono state rappresentate in maniera precisa dal presidente.

Circa l'organizzazione dell'ENAC, attualmente il direttore aeroportuale di ENAC non solo svolge le funzioni previste dalle modifiche del codice della navigazione, ma è il rappresentante di tutte le

funzioni centrali ENAC sul territorio. Non nascondiamo una certa difficoltà nel decentrare le risorse, abbiamo numerosi incontri con le organizzazioni sindacali e, contestualmente, abbiamo chiesto alla funzione pubblica la possibilità di acquisire dalle liste dei concorsi finora svolti candidati idonei da nominare dirigenti sul territorio.

EUGENIO DUCA. Per essere più precisi, quanti sono gli aeroporti coperti?

SILVANO MANERA, *Direttore generale dell'ENAC*. Dobbiamo affrontare un fenomeno di invecchiamento diffuso ed abbiamo difficoltà a sostituire rapidamente i pensionati. L'aeroporto di Malpensa ha una reggenza *ad interim*, l'aeroporto di Bologna ha un direttore malato da tempo, l'aeroporto di Verona è coperto *ad interim*, mentre l'aeroporto di Bergamo è coperto in maniera istituzionale, ma l'attuale dirigente ha avanzato problemi familiari chiedendo il trasferimento a Roma. Pensiamo di riuscire a superare questa fase di sostituzione generazionale se la funzione pubblica ci consentirà di nominare altri 20 dirigenti scorrendo le liste di idoneità dei concorsi finora svolti.

Per quanto riguarda il decentramento delle attività relative alla sicurezza, il direttore dell'aeroporto non solo ha in capo a sé una vigilanza ed un sostegno da parte dei direttori regionali, ma ha tutte le funzioni (ispettori di volo, ispettori aeroportuali, ingegneri infrastrutturali) a sua disposizione; con tale modello organizzativo, una volta risolte le questioni di trasferimento di personale dal centro verso la periferia, siamo convinti di acquisire un notevole rinforzo sul territorio, in particolare sui 21 aeroporti sede di dirigenza locale e sui 12 aeroporti che hanno invece degli uffici distaccati di dirigenza.

Quanto al trasferimento delle responsabilità di sicurezza, una volta accentrate presso uno specifico dipartimento, il nostro modello è speculare a quello che stanno realizzando presso la DGAC, cosa che ci conforta nella nostra scelta. Le attività di vigilanza e di sicurezza del volo

non sono allocate in un luogo all'interno dell'organizzazione, ma sono incardinate su tutte le direzioni dell'organizzazione, quindi tutti, dagli amministrativi agli infrastrutturali, hanno una responsabilità relativamente alla sicurezza del volo, intendendo con ciò il risultato di un insieme di tasselli e non un'attività specifica, allocata presso una parte dell'organizzazione. Tale modello deve evidentemente ancora entrare a pieno regime, ma è prevista una sua piena applicazione in un arco di tempo di alcuni mesi.

Riguardo ai rapporti con l'ENAV, abbiamo completato il regolamento di certificazione per i controllori di volo e stiamo congiuntamente e consensualmente identificando i paletti che da luglio in avanti dovranno essere collocati nel percorso attuativo. La certificazione dell'attività di radiomisure e delle funzioni addestrative di ENAV, così come previsto dalle direttive europee, deve essere invece compiuta entro il giugno del 2006; stiamo pertanto costruendo il regolamento di certificazione.

Sui bilanci noi non abbiamo visione a priori delle scelte tattiche e strategiche di ENAV, ma soltanto a posteriori, ossia dopo le delibere del consiglio di amministrazione e delle autorizzazioni dei ministeri vigilanti su ENAV; ancora non abbiamo, quindi, la possibilità di coordinare o allineare i comportamenti e la tipologia degli investimenti fra gli aeroporti che noi vigiliamo e gli investimenti di ENAV sugli stessi. Abbiamo fatto ampiamente presente questo aspetto ai ministeri vigilanti.

Sulle concessioni posso rilevare che siamo ormai giunti al 95 per cento delle delibere relative agli atti concessori; che poi queste non producano effetti a causa di ritardi o di mancate registrazioni presso la Corte dei conti è per noi una sofferenza particolarmente acuta, perché ciò rappresenta una frustrazione delle nostre strutture, che oggi sono in grado di svolgere tutta la pratica in 60 giorni, in quanto a distanza anche di un anno alcune concessioni rimangono ancora sospese. Abbiamo realizzato, anche con modifiche, atti aggiuntivi agli strumenti concessori e ai

contratti di programma, così come ci è stato via via indicato dal ministero vigilante.

Per quanto riguarda le compagnie *low cost* ed in particolare la Ryan Air, abbiamo effettuato non solo, come da tabella, una serie di « controlli *spot* » del tipo di quelli previsti dal programma di SAFA, ma anche controlli di tipo strutturale, dato che in particolare i vettori Ryan Air ed Easy Jet hanno velivoli in stazionamento permanente in Italia, presso gli aeroporti di Ciampino e Bergamo. Relativamente ad essi, abbiamo analizzato la consistenza della base tecnica, la capacità degli assistenti di volo di parlare in italiano, visto che operano su tratte italiane, la gestione delle turnazioni e del controllo degli equipaggi di volo che, evidentemente, risiedono a Roma, pur avendo una licenza europea — non italiana ma assolutamente equiparabile a quella italiana — e dipendendo da una società comunitaria con sede legale in Irlanda.

Per quanto riguarda gli ammortizzatori sociali, si è svolto ieri un incontro a Palazzo Chigi e abbiamo fornito tutti i dati che l'INPS aveva richiesto relativamente ai vettori aerei che avrebbero dovuto contribuire al fondo sociale. Mi è sembrato di capire che tutto sarà funzionante per il mese di settembre, la data per la quale Alitalia, approvato il piano da parte della Comunità, sarà pronta ad attuare la riduzione dell'utilizzo del personale, in particolare del personale navigante.

In merito alla mobilità dei passeggeri disabili è in formulazione una direttiva europea che — ne siamo convinti — indurrà comportamenti uniformi relativamente ai gestori aeroportuali. Nella convenzione che concludiamo con i gestori aeroportuali, abbiamo previsto che i servizi dedicati ai passeggeri a ridotta mobilità siano inseriti tra i costi generali dell'aeroporto e non siano addebitati al singolo. Evidentemente, dal punto di vista del singolo vettore che opera in continuità territoriale, tali costi rendono l'attività poco praticabile da un punto di vista economico. Il trasporto dall'aerostazione all'aeromobile di un passeggero ha un

costo medio pari a tre o quattro volte il costo del biglietto per il viaggio dall'aeroporto A all'aeroporto B. Questo onere è ribaltato sul vettore da parte del gestore aeroportuale e, a sua volta, il vettore, in alcuni casi, lo addebita al passeggero, rendendo di fatto impraticabile la mobilità. Noi riteniamo che questi siano costi sociali e, quindi, devono essere a carico di tutto il sistema, nella fattispecie del sistema aeroportuale. Perciò, l'automezzo che trasporta le carrozzine o le sedie a rotelle costituisce un costo per l'aeroporto e non deve essere addebitato né al passeggero né al singolo vettore che ne chiede l'utilizzo. Questa è la posizione, che deve essere ancora formalizzata anche da una direttiva europea.

Per quanto riguarda gli aeroporti siciliani - rispondendo, in parte, all'onorevole Giuseppe Gianni - ricordo solo un dato: ENAC ha ottenuto relativamente ai finanziamenti comunitari e ai piani PON e POR una premialità di 54,4 milioni di euro, che per l'85 per cento sono stati riversati sugli aeroporti siciliani. La premialità è stata ottenuta grazie alla tempistica di realizzazione delle infrastrutture sarde e riguarda le regioni dell'obiettivo 1.

Per quanto attiene al tema della sicurezza in generale, abbiamo convocato tutti gli *accountable manager* dei vettori aerei e dei gestori aeroportuali - perché l'attuale modello certificativo prevede una figura totalmente responsabile nel responsabile aziendale - in imminenza della stagione estiva, quella in cui l'intero comparto è sotto pressione, per rammentare che questo ruolo è incardinato nel vertice delle aziende. In particolare, quanto ai gestori aeroportuali riteniamo che questa presa in carico culturale del ruolo debba essere rinforzata ulteriormente, con azioni di questo genere. Abbiamo rammentato che entro il 30 ottobre, come previsto dalle direttive europee, tutti gli aeroporti dovranno avere un *safety management system*, un sistema di misurazione della sicurezza, come quelli già attivi da qualche anno presso i vettori aerei e presso i manutentori e i costruttori di aeromobili; adesso sarà realizzato anche negli aero-

porti. Perciò, tutto il sistema aeronautico è soggetto a certificazione, la responsabilità è incardinata nel vertice e ci deve essere un sistema standardizzato di misurazione della sicurezza.

Inoltre, abbiamo completato e presentato ai gestori aeroportuali il manuale delle operazioni di scalo, riguardo al quale abbiamo recepito i primi commenti da parte di Assoaeroporti.

Per quanto riguarda il programma di SAFA e dei controlli, faccio presente che oggi controlliamo l'80 per cento degli operatori non comunitari che prestano servizi in Italia. Per l'anno in corso, vorremmo arrivare al 90 per cento. Relativamente alla Onur Air e alla standardizzazione dei comportamenti abbiamo mantenuto il punto, in quanto riteniamo distruttivo che un paese sospenda le certificazioni di un vettore per poi riattivarle dopo una settimana, creando un effetto di simpatia, per così dire, negli altri paesi. Infatti, l'Olanda ha sospeso i voli di tale compagnia per motivi accettabilissimi ma solamente formali: tra l'altro, mancava la fotocopia del certificato e un pannello di una presa di ventilazione su di un motore vibrava, perché le viti erano allentate. Per questi elementi formali è stato affermato che la compagnia non era sicura. Certamente i documenti devono essere a bordo degli aeroplani, ma non è opportuno inviare segnali di questo genere, che sono stati interpretati in Italia alla stregua di un atteggiamento assolutamente coerente nei confronti della sicurezza; tanto che chi non l'avesse adottato - nella specie, l'Italia - avrebbe tenuto un atteggiamento lassista. Noi siamo convinti della qualità e quantità dei controlli che effettuiamo e riteniamo che disturbi la tranquillità dei passeggeri la sospensione e restituzione delle certificazioni in un così breve termine.

Nei mesi scorsi abbiamo sospeso alcune compagnie dell'est europeo - in particolare, di Ucraina e Bielorussia - e vi abbiamo proceduto anche con l'attenzione e la riservatezza del caso, impedendo a questi vettori di volare in Italia senza che ciò diventasse una bandiera relativamente

alle « carrette del cielo ». Nel caso di Sharm El-Sheikh in precedenza ricordato, alla fine della indagine tecnica è risultato che l'aeromobile era perfettamente funzionante e che, quindi, si è verificato un problema dovuto allo *human factor*, in particolare riguardante i piloti, ad alcuni equivoci che si sono verificati durante il volo notturno ed al disorientamento spaziale. Perciò, relativamente agli aeromobili per i quali abbiamo motivati e professionali dubbi non abbiamo alcuna titubanza a bloccarli immediatamente, con la preoccupazione che questa nostra posizione sia condivisa e spiegata correttamente agli altri paesi europei.

In merito alla *security* si è svolto recentemente un *audit* dell'ICAO che si è completato il 3 giugno scorso. Ancora non disponiamo del rapporto ufficiale, ma ho partecipato al *briefing* dei rappresentanti dell'ICAO, i quali hanno pronunciato parole di elogio, pur nella complessità della suddivisione delle responsabilità in materia tra Polizia, Carabinieri, Guardia di finanza, Agenzia delle dogane ed ENAC. Hanno avuto alcune difficoltà a capire i nostri meccanismi, ma, nonostante la complessità dell'attribuzione, tutto funziona in maniera egregia. Stiamo portando avanti il piano nazionale di sicurezza e abbiamo preparato un progetto per la creazione di una scuola di formazione per la sicurezza.

Stiamo inoltre lavorando con EASA per la certificazione europea degli aeromobili.

Per quel che riguarda il programma europeo CEATS, devo registrare che l'Italia, pur avendovi aderito nel 1997, ha deciso di ritirarsi, per cui abbiamo mancanza di visibilità per quel che riguarda il futuro del programma di unificazione del controllo traffico aereo a livello europeo. Anche la Repubblica Ceca ha sospeso la propria adesione al programma CEATS.

Siamo in attesa di direttive sulla posizione nazionale. Per quel che riguarda gli aeroporti regionali, stiamo completando

un documento, che vi verrà trasmesso al più presto, che riguarda tutti gli aeroporti regionali italiani e l'analisi sugli aiuti di Stato che vengono paventati (emblematico è il caso Charleroi).

Sostanzialmente, gli aeroporti italiani sono all'interno di ciò che è previsto dalle direttive comunitarie e attraverso aiuti di *start up* realizzano, come prima ha rappresentato il presidente, collegamenti tra Roma e la Sardegna che potrebbero essere una risposta del mercato a necessità di collegamenti in continuità territoriale, a tariffe più basse, perché sulla Sardegna i cittadini non sardi possono volare, da Alghero a Milano e ritorno, essendo il regime bloccato, a tariffe che equivalgono, per andata e ritorno, ad un volo Milano-New York.

ETTORE ROSATO. Presidente, credo che sia il caso di predisporre una risoluzione di questa Commissione sul problema interpretativo relativo all'iter delle concessioni, in maniera da appoggiare l'attività dell'ENAC.

Per quel che riguarda gli *handicaps*, si può prevedere direttamente nell'atto di concessione che l'onere sia a carico delle compagnie.

VITO RIGGIO, *Presidente dell'ENAC*. È già stato inserito.

PRESIDENTE. Ringrazio i nostri ospiti per la loro disponibilità.

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 11,40.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. FABRIZIO FABRIZI

Licenziato per la stampa
l'8 luglio 2005.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

