

**La seduta comincia alle 14,30.**

*(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).*

**Sulla pubblicità dei lavori.**

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

*(Così rimane stabilito)*

**Esame del documento conclusivo.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'esame del documento conclusivo dell'indagine conoscitiva sulla sicurezza del trasporto aereo.

Ricordo che martedì 28 maggio il Comitato paritetico costituito per lo svolgimento dell'indagine conoscitiva ha concluso i propri lavori con l'adozione dello schema di documento conclusivo che è all'esame della Commissione nella seduta odierna.

Avverto altresì che sono pervenute 34 proposte di modifica del suddetto schema ed una proposta di testo alternativo, la proposta Duca 35 *(vedi allegato)*. Valutando il complesso delle proposte presentate, al fine di consentire alla Commissione un approfondimento il più ampio possibile, ho considerato come testo alternativo solamente la proposta Duca 35, che — prevedendo la soppressione dell'intero paragrafo 8 — sembra alterare in modo sostanziale la logica unitaria dello schema di documento conclusivo. Le proposte Duca 21 e Duca 22, pur presentando

talune affinità con la precedente, sono state invece ritenute proposte di modifica, in quanto comunque compatibili con l'impianto del documento.

Preciso, al riguardo, che le proposte di modifica saranno poste in votazione prima della proposta di documento conclusivo del relatore. La proposta alternativa sarà, invece, votata dopo la proposta di documento conclusivo del relatore, restando preclusa nell'ipotesi di approvazione di quest'ultima.

Preciso che non saranno poste in votazione le proposte di modifica Duca 11 e Duca 18, in quanto aventi carattere meramente formale.

Avverto, infine, di avere apportato modifiche al paragrafo 1 dello schema di documento conclusivo e di avere aggiunto, dopo il paragrafo 7, un ulteriore paragrafo concernente alcune questioni di particolare rilievo riguardanti la *security* all'indomani dei tragici attentati dell'11 settembre 2001 *(vedi allegato)*.

Alla luce di tali riformulazioni non sarà posta in votazione, in quanto non più riferibile, la proposta di modifica Duca 4.

EUGENIO DUCA. Intervengo sull'ordine dei lavori, poiché confesso che ancora non mi è chiaro come procederemo.

Prendo atto che, rispetto al testo iniziale, i successivi documenti sono andati incontro alle numerose sollecitazioni provenienti da diversi membri del Comitato paritetico. Tuttavia, vorrei rivolgere un invito al Presidente ed ai membri della Commissione per giungere ad un elemento comune di riflessione, utile per le votazioni ed il voto finale, oppure alla presentazione di un testo alternativo di minoranza. Mi chiedo infatti se, sul piano

politico, esista la possibilità di trovare un accordo sul paragrafo 8 del documento conclusivo.

Se consideriamo la delibera che istituisce il Comitato paritetico, notiamo che essa si conclude affermando che dall'indagine conoscitiva le Commissioni parlamentari potranno trarre una quantità preziosa di informazioni e di spunti, per individuare tutte quelle iniziative, anche di carattere legislativo, atte ad incrementare il più possibile il livello di sicurezza del settore del trasporto aereo, onde consentire a quest'ultimo di porsi all'avanguardia nell'ambito del contesto internazionale; a tal fine si ritiene necessario avviare l'indagine conoscitiva.

Il prosieguo della delibera fa riferimento all'indagine conoscitiva sullo stato di sicurezza del trasporto aereo, e non già a delineare una traccia di soluzione, che invece il punto 8 del documento conclusivo prefigura con un indubbio vincolo di carattere politico per i gruppi ed i deputati che lo voteranno.

La mia raccomandazione al presidente ed ai rappresentanti dei gruppi è valutare, prima di votare, la possibilità di giungere ad una posizione unitaria, come del resto unitario è stato il lavoro svolto nel Comitato paritetico. Non compio quindi forzature se, con alcune proposte di modifica, suggerisco di potenziare le premesse ed il punto 7, attraverso tutte le informazioni sugli incidenti nazionali ed internazionali, per coprire maggiormente l'arco degli impegni assunti in sede di deliberazione, consentendo così di evitare divisioni.

**PRESIDENTE.** Onorevole Duca, se avessimo iniziato oggi questa discussione, sul punto si sarebbe potuto anche aprire un dibattito; ma siamo giunti a questa bozza conclusiva dopo aver approfondito proprio il tema che lei sta proponendo in sede di Comitato...

**EUGENIO DUCA.** In sede di Comitato paritetico?

**PRESIDENTE.** Sì, in sede di Comitato paritetico. La proposta di documento con-

clusivo giunge proprio dal Comitato paritetico e dal suo ufficio di presidenza, pertanto non si tratta di una proposta che il relatore porta in discussione oggi, per la prima volta, in sede di Commissione permanente.

Per quanto mi riguarda, in qualità di relatore e di presidente del Comitato che si è riunito in questi mesi, ho ritenuto di aver accolto le indicazioni proposte, tant'è che nel documento conclusivo sono state apportate ampie e vistose modifiche rispetto alla prima stesura proprio per venire incontro all'esigenza da lei posta, onorevole Duca, di pervenire ad un percorso che consentisse di approvarlo unitariamente. Tuttavia, non mi sembra che, anche da parte della grande maggioranza dei gruppi, sia stata manifestata in maniera così definitiva, chiara e perentoria la necessità di sopprimere il punto 8 del documento conclusivo. Ho l'impressione che su questo punto il tracciato sia stato già delineato, la discussione sia stata già ampia e approfondita e sento, in tutta coscienza, di poter riproporre lo schema di documento conclusivo comprensivo di tutte le modifiche apportate.

Vorrei entrare, tuttavia, anche nel merito delle proposte di modifica, perché le ho esaminate tutte attentamente e potrebbe esservi un'ulteriore loro correzione. Se siete d'accordo, inizierei pertanto la discussione di merito sulle proposte di modifica.

**GIORGIO PASETTO.** Signor presidente, sempre sull'ordine dei lavori, mi sembra che la Commissione avesse già avuto modo di cogliere le indicazioni dell'onorevole Duca, vale a dire questo elemento di distinzione tra la prima e la seconda parte del documento conclusivo. L'onorevole Duca ha ragione quando afferma che, come Commissione competente, iniziamo sostanzialmente oggi il percorso; ciò esclude l'esigenza di farci carico di quanto abbiamo discusso finora nel Comitato paritetico: in realtà, il procedimento formale inizia in questo momento. Ora, personalmente ho sempre insistito, insieme con i colleghi della Margherita — ma credo di

averlo avvertito anche da parte di altri colleghi della maggioranza — sul fatto che distinguere i due momenti avrebbe consentito di procedere su una linea in cui sarebbe stato possibile verificare, almeno per quanto riguarda la prima parte dello schema di documento, l'esistenza di una convergenza molto più ampia.

Che cosa distingue, infatti, la prima parte del documento conclusivo dalla seconda? La prima parte si riferisce sostanzialmente alle audizioni, estrapolando gli elementi che ne costituiscono fondamento per poi procedere, nella seconda, all'elaborazione e all'individuazione delle linee di riforma. Mi sembra che noi avessimo insistito su questo punto non tanto per ragioni formali, ma di opportunità politica, perché sia chiaro che siamo fortemente intenzionati a procedere, partendo dalle linee che condividiamo, sul terreno della riforma del settore (o del suo aggiustamento: vedremo in corso d'opera). Rifiutare la proposta del collega Duca, che mi sembra di cogliere come elemento...

**PRESIDENTE.** Le chiedo scusa, onorevole Pasetto, ma lei non sta parlando dell'ordine dei lavori, bensì di una proposta risolutiva rispetto alla possibilità di votare unitariamente il documento. Mi perdoni, ma la invito a concludere: il suo intervento sull'ordine dei lavori poteva riguardare solamente l'ammissibilità o meno di alcune proposte di modifica, oppure l'esame del documento conclusivo secondo le particolari procedure previste per la conclusione dell'indagine conoscitiva.

Se siete d'accordo, direi che si tratta di un argomento tipico di una discussione sul complesso delle proposte di modifica dove, in termini politici, la Commissione o parte di essa chiede se sia possibile arrivare ad una conclusione diversa rispetto a quanto le stesse proposte di modifica pongono, tenendo conto che vi è anche una proposta di testo alternativo.

**GIORGIO PASETTO.** Il problema adesso non è se discutere sul complesso delle proposte di modifica, perché, come lei stesso ha detto, si tratta di una procedura innovativa...

**PRESIDENTE.** Non è innovativa: è la procedura prevista dal regolamento e dalla prassi parlamentare per l'esame dei documenti conclusivi delle indagini conoscitive.

**GIORGIO PASETTO.** Di questo stiamo discutendo...

**PRESIDENTE.** Non è un procedimento nuovo. È semplicemente la prima volta, in questa legislatura, che la Commissione si trova ad esaminare un documento conclusivo.

**GIORGIO PASETTO.** Ripeto: colgo un elemento di opportunità politica nella sollecitazione del collega Duca; poi, tutto è opinabile. Vi è il problema della maggioranza, ed anche quello dei nuovi paragrafi che sono stati presentati dal relatore: non ho capito se dobbiamo considerarli come proposte di modifica, oppure...

**PRESIDENTE.** Si tratta di una riformulazione e di un paragrafo aggiuntivo relativo al problema della *security*, nonostante questo tema non facesse parte delle audizioni svolte su altri avvenimenti. Mi sembrava utile aggiungere anche tali argomentazioni per un'analisi più completa e complessiva dei temi trattati. Si tratta solamente di un'aggiunta, ma vorrei dire che sono tutti tentativi che, per certi versi, vanno incontro alle sollecitazioni avanzate...

**GIORGIO PASETTO.** Non è un appunto, ma vi sono alcune proposte, soprattutto il paragrafo aggiuntivo del relatore in materia di *security* e la riformulazione del paragrafo 1, che, a mio avviso, non possono essere considerate come proposte da inserire in una sorta di *juke box*, in cui si mettono dentro 100 lire ed esce fuori la risposta! Infatti, qui vi è una modificazione, anche apprezzabile, di alcune indicazioni. Non so come vogliamo procedere...

**PRESIDENTE.** Scusate, ma state proponendo di discutere in questa sede la proposta di documento conclusivo senza il

paragrafo 8. Su questo punto abbiamo già discusso, e la risposta è chiara e netta; tuttavia, non abbiamo rifiutato la possibilità di verificare l'esistenza di una sintesi delle proposte avanzate, tanto è vero che non solo mi piacerebbe iniziare la discussione sulle proposte di modifica per verificare quanto di esse possa essere accolto in questa sede, ma addirittura mi sono fatto carico di presentare alcune riformulazioni di parti aggiuntive. Quindi, la questione vera, vale a dire la ricerca di un percorso comune, è stata da me assolutamente avallata e assimilata, tant'è che sia sulle proposte di modifica, sia sulle riformulazioni e proposte aggiuntive si è tenuto esattamente conto di quello che, in sede di Comitato paritetico, alcuni membri della Commissione hanno affermato.

La tesi che voi sostenete, in estrema sintesi, è questa: se si esamina il documento fino al punto 7 incluso, ad esclusione del punto 8, forse si può trovare un accordo, ma se viene mantenuto il punto 8, l'accordo non è possibile. Adesso vorrei sentire tutti i gruppi, ma credo che, al punto cui siamo arrivati, non possiamo discutere per due giorni per valutare se il punto 8 del documento conclusivo debba rimanere o meno. Ritengo che il punto 8 debba rimanere; mi piacerebbe sentire anche i capigruppo della maggioranza, e su questo andremo avanti; tuttavia, siamo già nel merito di una discussione che fuoriesce completamente dall'ordine dei lavori.

ANDREA GIBELLI. Esaminando le proposte di modifica presentate dai colleghi dell'opposizione, ho rilevato da una parte alcune questioni di carattere generale che meriterebbero di far ripercorrere, anche se brevemente, il cammino seguito in questi mesi, e dall'altra proposte di natura tecnica che semplificano, migliorandoli, alcuni passaggi del documento, sui quali penso la Commissione possa esprimersi liberamente.

Rispetto alle condizioni poste dagli onorevoli Pasetto e Duca, sottolineate dal presidente, mi sembra di ricordare che lo spirito con cui abbiamo affrontato in que-

sti mesi il lavoro nel Comitato paritetico non abbia prodotto le grandissime differenze che oggi sembrano emergere: forse, si tratta di elementi di differenza che in un processo successivo, di natura legislativa, ogni gruppo potrà fare propri. Noi abbiamo sempre sottolineato di avere perseguito, attraverso un lavoro delicato, sostanzialmente due obiettivi che in questo momento, invece, non riesco più a cogliere nei rilievi avanzati dai colleghi dell'opposizione. Il primo obiettivo era costituito da un'analisi delle problematiche relative alla sicurezza del trasporto aereo che nasceva, senza tuttavia limitarsi ad esso, dall'incidente avvenuto l'8 ottobre scorso a Linate; il secondo obiettivo era individuare, secondo quanto si propone il punto 8 del documento conclusivo, un'ipotesi di percorso che rappresentasse una piattaforma comune. E credo che lo sforzo del presidente, nella sua qualità di relatore, sia stato quello di elaborare un documento che riuscisse a racchiudere il patrimonio comune dell'esperienza di questi mesi.

Dalla prima stesura vi è stata una riscrittura che ha condotto ad un documento più contenuto rispetto all'ipotesi iniziale, proprio per andare incontro alla necessità di avere una piattaforma comune. Vi sono stati momenti in cui la presidenza ha chiesto osservazioni puntuali in maniera da arricchire il confronto, ma - almeno nei dibattiti svolti in Commissione - non è mai emersa con forza, come è avvenuto oggi e nelle ultime occasioni di incontro, la volontà di non raggiungere l'obiettivo di un patrimonio comune, sulla base del quale la Commissione avrebbe potuto promuovere un disegno di riforma legislativa. Naturalmente, in tale ambito, ogni gruppo potrebbe presentare una propria proposta di legge, nella quale si evidenzierebbero differenze che non possono emergere nel documento conclusivo, e sulle quali vi sarebbe un confronto secondo il classico percorso parlamentare.

Oggi, pur condividendo lo spirito con cui i colleghi dell'opposizione hanno sottolineato alcune questioni, rischiamo di uscire dalla posizione di grande unità

espressa dal Comitato in questi mesi. Ritengo che una parte delle proposte di modifica, sicuramente migliorative del testo, debba essere presa in considerazione. Per quanto riguarda il mio gruppo, l'ipotesi di non raggiungere il secondo aspetto, cioè individuare una piattaforma di orientamento, non è opportuna, perché sarebbe una sorta di marcia indietro rispetto alle premesse. Fin dall'inizio non abbiamo voluto limitarci ad affrontare in sede di Comitato paritetico soltanto una descrizione dei fatti avvenuti dall'8 ottobre in poi, e se oggi si rinunciaste all'aspetto generale di indirizzo, che si vuole fornire con la seconda parte del documento, si rischierebbe di non assolvere al mandato originario.

Vorrei capire - è una domanda che rivolgo al presidente, dato che ritengo fondamentale la seconda parte - se sia possibile affrontare l'esame del documento in due momenti. La prima parte ha una convergenza più marcata, mentre sarebbe necessario rielaborare, anche seguendo le osservazioni fornite dai colleghi dell'opposizione, la seconda parte, purché sia risolta la questione posta e sottolineata con forza dall'onorevole Pasetto di manifestare la volontà di fornire un indirizzo generale, che ritengo posta nelle premesse del programma.

**PRESIDENTE.** Penso che sia possibile effettuare una votazione per parti separate del documento.

**ANGELO SANZA.** Convengo con le considerazioni svolte dall'onorevole Gibelli e vorrei aggiungere alcune considerazioni per avere chiaro, in mente, il senso del documento. L'indagine conoscitiva è stata avviata per fare il punto sulla sicurezza del trasporto aereo del nostro paese e su ciò eravamo tutti d'accordo; penso che ancora oggi sia auspicabile il raggiungimento di posizioni convergenti, non tanto per andare incontro ad esigenze della maggioranza e della minoranza, ma per il bene del paese, dato che stiamo affrontando un tema estremamente delicato, che interessa l'utenza nazionale indipendente-

mente da quali siano le nostre posizioni politiche.

Credo, altresì, onorevole Pasetto - anche per i dibattiti svoltisi in queste ultime settimane -, che non vi siano distanze incolmabili. Abbiamo svolto considerazioni molto convergenti, che sarebbe auspicabile conducessero ad una posizione unitaria della Commissione rispetto al documento conclusivo. Quindi, riallacciandomi a quanto detto poc'anzi dall'onorevole Gibelli, raggiunta una piattaforma comune, potremmo rimandare alle proposte legislative un maggiore approfondimento sulla riorganizzazione complessiva del settore. Convengo con il presidente e con l'onorevole Gibelli affinché il buon lavoro realizzato non sia disperso al solo scopo di salvaguardare posizioni di difesa o di assunzione di ruoli politici di maggioranza e di opposizione.

**ROBERTO GIACHETTI.** Intendo raccogliere le valutazioni svolte ora dai colleghi Sanza e Gibelli. Partiamo da un lavoro comune in cui l'opposizione ha dimostrato la massima collaborazione - ho seguito poco i lavori della Commissione ma ho studiato con attenzione gli atti - e mi sembra che le sue proposte, signor presidente, sia il paragrafo aggiuntivo, sia la riformulazione del paragrafo 1 del documento, abbiano un'importanza non indifferente. Vorrei portare come esempio (che potrebbe apparire marginale ma non lo è) il fatto che sia stato inserito un richiamo al documento prodotto dalla cosiddetta commissione Riggio, che non era presente in nessuna delle versioni finora presentate al Comitato paritetico. Inoltre, il paragrafo aggiuntivo è piuttosto ampio ed evidenzia implicazioni importanti sul documento.

Quindi, per avere una conoscenza maggiormente approfondita delle modifiche proposte, chiedo al presidente una breve sospensione dei lavori.

**PRESIDENTE.** Poiché la seduta della Commissione deve terminare entro le 15,30, essendovi votazioni in Assemblea, ho l'intenzione di esprimere il parere sulle proposte di modifica, così da fornire la

possibilità di approfondire le riformulazioni e le valutazioni sui pareri espressi.

GIORGIO PASETTO. Per riprendere quanto osservato dal collega Giachetti, il fatto che sia stato inserito un richiamo alla commissione Riggio non è questione di poco conto.

PRESIDENTE. È necessaria una spiegazione, anche per illustrare le difficoltà di raccolta dei documenti. L'introduzione del richiamo al documento della commissione Riggio non ha carattere innovativo, ma è stato inserito per un'esigenza di completezza nella ricostruzione degli avvenimenti. Anche a seguito di un'osservazione del Governo, ho inoltre ritenuto di illustrare in modo più completo l'attività svolta dalla commissione Riggio.

La sintesi compiuta nello schema di documento conclusivo adottato dal Comitato paritetico conteneva talune semplificazioni concettuali che ho ritenuto di dover correggere. Peraltro, l'elaborato prodotto dalla commissione ministeriale istituita nella precedente legislatura era piuttosto complesso.

Sul documento riguardante la *security* si riporta quanto affermato dal ministro dell'interno; nella prima stesura del documento si convenne di mirare più puntualmente sulla sicurezza del traffico aereo; all'indomani dell'audizione del ministro dell'interno, in cui si approfondivano i temi della *security*, è stato ritenuto utile aggiungere uno specifico paragrafo, che non intacca la *ratio* complessiva del documento, il quale anzi ne risulta ampliato.

Il problema di fondo è stato anche quello dell'individuazione dei documenti da prendere come riferimento, garantendo comunque l'omogeneità e l'equilibrio della trattazione.

FRANCO RAFFALDINI. Signor presidente, vorremmo avere indicazioni sui termini per la presentazione delle proposte di modifica alle riformulazioni che ha presentato.

PRESIDENTE. Le proposte di modifica delle riformulazioni del relatore dovranno essere presentate entro domani alle 12.

Passando all'esame delle singole proposte, esprimo parere contrario sulla proposta di modifica Duca 1, in quanto la prima parte appare superata anche alla luce di quanto emerso nel corso dell'audizione informale di ieri dell'avvocato Varazzani. Il testo appare non inerente al tema; inoltre, la ricostruzione del dialogo tra il CESSNA e la torre di controllo è riportata in maniera più ampia in diversi paragrafi del documento conclusivo presentato, per cui il parere è, complessivamente, contrario. Il parere è favorevole sul primo comma della proposta di modifica Duca 2; rimane invece la perplessità di scrivere sul documento conclusivo che sono state registrate « prudenze », che i soggetti auditi hanno temuto la contemporaneità con le indagini della magistratura, che vi sono stati atteggiamenti di difesa d'ufficio, e così via, per cui il parere è contrario sul secondo comma della proposta di modifica Duca 2. Esprimo, altresì, parere contrario sulla proposta di modifica Duca 3, in quanto non ritengo opportuno affermare, attualmente, nel documento conclusivo — che voi pensate non debba essere propositivo — che vi è necessità di reperire risorse finanziarie, tenuto conto che lo stesso amministratore unico dell'ENAV SpA ha affermato che in azienda deve essere effettuata l'analisi degli sprechi e dei possibili investimenti.

Sulla proposta di modifica Pasetto 5 esprimo parere contrario, in quanto i punti 4) e 5) che la proposta intende sopprimere sono la riproposizione del documento della commissione costituita nel corso della precedente legislatura. Sulla proposta di modifica Pasetto 6, esprimo parere favorevole, perché amplia in modo più preciso il contenuto del progetto europeo denominato *single sky*.

Per quanto concerne la proposta di modifica Pasetto 7, esprimo parere favorevole a condizione che le parole « integralmente posseduta dal Ministero dell'economia e delle finanze » siano aggiunte alla fine del primo periodo dell'undicesimo capoverso del paragrafo 1. Per quanto riguarda la proposta di modifica Pasetto 8, esprimo parere favorevole a condizione

che le parole « al perseguimento dei massimi livelli di efficienza e sicurezza » siano ritenute aggiuntive e non sostitutive.

Esprimo parere contrario sulla proposta di modifica Pasetto 9, poiché non è possibile sopprimere la parola « gravi », in quanto tale termine è riportato espressamente sia nella disciplina delle inchieste tecniche condotte dall'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (istituita con decreto legislativo 25 febbraio 1999, n. 66), sia nella normativa europea in materia (direttiva 94/56/CE). La normativa nazionale, infatti, dispone che « L'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo conduce l'inchiesta tecnica su ogni incidente aereo e su ogni inconveniente grave accaduto nel territorio italiano. Qualora non sia effettuata da altro Stato, l'Agenzia svolge l'inchiesta tecnica su incidenti e su inconvenienti gravi occorsi fuori del territorio italiano ad aeromobili immatricolati in Italia o eserciti da una compagnia che ha sede legale in Italia »; la direttiva europea, inoltre, prevede che « ogni incidente aereo o inconveniente grave è sottoposto ad inchiesta ».

Sulla proposta di modifica Pasetto 10, esprimo parere favorevole a condizione che venga riformulato nei seguenti termini:

*Al paragrafo 1, ventesimo capoverso, aggiungere infine i seguenti periodi:*

« La sicurezza, infatti, è un interesse primario la cui tutela non può essere integralmente affidata ad imprese che, per quanto sensibili all'esigenza di garantire un traffico aereo sicuro, in una logica di mercato tendono inevitabilmente al contenimento dei propri costi di esercizio. Occorre quindi ribadire che solo prevedendo un sistema di pregnanti controlli e di adeguate sanzioni si può evitare che i processi di liberalizzazione in atto riducano le garanzie di sicurezza ».

Cambia la forma, ma la *ratio* della proposta di modifica viene accettata.

Invito infine al ritiro della proposta di modifica Pasetto 12. Vorrei che ci soffermassimo un po' su di essa, perché non si

tratta di una questione semplice: i firmatari chiedono di sopprimere il paragrafo 2, sesto capoverso, dello schema di documento conclusivo, eliminando sostanzialmente il concetto che vi viene espresso, vale a dire che il segnale di allarme per avvenuto incidente a Linate non è mai stato diramato. Ebbene, a pagina 29 del resoconto stenografico dell'audizione n. 5 del Comitato paritetico per l'indagine conoscitiva sulla sicurezza del trasporto aereo, il dottor Fusco afferma: « Risulta - è vero - che quel bottone SIM non è stato premuto (...) ». Quindi, non abbiamo fatto altro che riportare - anche se in modo non così netto -, il concetto espresso nel corso dell'audizione: il bottone di allarme a Linate non è mai stato premuto, e lo ha affermato il direttore dell'aeroporto.

GIORGIO PANATTONI. Qual è la fonte?

PRESIDENTE. Si tratta del resoconto stenografico di quella audizione: infatti, al sesto capoverso del paragrafo 2 del documento conclusivo è riportato: « (...) in base alle dichiarazioni rese in audizione dal direttore dell'aeroporto di Linate (...) ». Non comprendo la *ratio* della proposta di modifica Pasetto 12, e pertanto ribadisco l'invito al ritiro.

Non è possibile procedere oltre nell'espressione dei pareri, a causa di imminenti votazioni in Assemblea.

Ricordo che il termine per la presentazione dei subemendamenti alle riformulazioni del relatore è fissato per domani alle 12.

Rinvio il seguito dell'esame del documento conclusivo ad altra seduta.

### La seduta termina alle 15,30.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI  
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VINCENZO ARISTA

Licenziato per la stampa  
il 4 luglio 2002.

**A L L E G A T I**

**Indagine conoscitiva sulla sicurezza del trasporto aereo.****PROPOSTE DI MODIFICA E DI TESTO ALTERNATIVO DEL DOCUMENTO  
CONCLUSIVO**

*Alla premessa, sostituire l'ultimo capoverso con i seguenti:* Durante lo svolgimento dei lavori del Comitato alcuni quotidiani hanno pubblicato una serie di servizi e riportato alcune conversazioni, frutto di registrazioni telefoniche autorizzate dalla Magistratura milanese nell'ambito dell'inchiesta sull'incidente di Linate dell'8 ottobre 2001, che hanno portato alla luce, tra l'altro, la costituzione della Società Italflyght, per iniziativa di ENAV Spa e Tecnosistemi Spa, al cui vertice è stato nominato proprio il Presidente di ENAV S.p.A., per iniziativa dell'Amministratore Delegato della stessa Società.

Sulla vicenda *Italflyght* la IX Commissione e l'Aula della Camera dei Deputati hanno assunto unanime posizioni. Pertanto il Governo e l'Amministratore dell'ENAV Spa, devono attuare urgentemente gli atti conseguenti di annullamento della Società Italflyght Spa, dei contratti illegittimamente stipulati con la medesima con atti che tra l'altro riguardano proprio aspetti legati alla sicurezza del trasporto aereo che non possono essere affidati a terzi.

Pur ribadendo che non è compito del Comitato Paritetico indagare sullo specifico incidente di Linate non possono sfuggire alcune brevi considerazioni rispetto al contenuto delle Audizioni:

- 1) in base ai colloqui tra il pilota CESSNA (di chi era al momento alla guida dell'aereo) e la Torre emergono inammissibili indeterminatezze sulla posizione dell'aeromobile;
- 2) l'equipaggio del CESSNA non avrebbe avuto le licenze per l'atterraggio e la ripartenza da Linate in quelle condizioni di visibilità;
- 3) i controllori di volo in torre non erano in possesso della carta indicante la parte di piazzale ATA (Società Ali Trasporti Aerei);
- 4) i colloqui tra il pilota e la Torre non sarebbero avvenuti nel rispetto della fraseologia ICAO;
- 5) i rapporti tra SEA Spa e ATA sono disciplinati da atti di concessione che assegnano in modo inequivocabile (15 febbraio 1996) «gli interventi relativi a segnaletica verticale ed orizzontale sul piazzale ovest sono di competenza della SEA»;
- 6) sulla non funzionalità del radar di terra di cui molto si è trattato sulla stampa non può sfuggire che - a parte le considerazioni sui tempi della riattivazione di un sistema ausiliario funzionante in rarissimi scali europei - negli aeroporti sono previste precise e puntuali procedure, in caso di ridotta visibilità per nebbia, procedure che nel caso di Limite non sono state attivate;
- 7) restano ancora non comprensibili le cause del ritardato avvio delle misure di emergenza, la localizzazione degli impatti, i conseguenti necessari soccorsi che, in base a quanto emerso dalle Audizioni, sarebbero avvenuti in ritardo rispetto all'incidente sicuramente per quanto riguarda il CESSNA;
- 8) un terzo aereo stava per iniziare, autorizzato, le procedure di decollo e lo stesso equipaggio ha segnalato ostacoli in pista.

Un altro tragico avvenimento ha suscitato importanti riflessioni da parte del Comitato: i vili atti terroristici dell'11 settembre 2001 quando sono stati usati tre aerei civili, carichi di viaggiatori e personale per colpire le Torri gemelle, il Pentagono e un altro obiettivo, finora sconosciuto, mancato grazie alla reazione dei passeggeri. L'11 settembre ha messo in evidenza la fragilità dei sistemi di prevenzione e di controllo per evitare a terroristi, malviventi o squilibrati, di impadronirsi dei vettori aerei e di usarli come mezzo di aggressione con la possibilità di colpire obiettivi strategici, migliaia di persone, obiettivi simbolici.

Si è potuto constatare un gravissimo «salto di potenzialità distruttiva»: non più il dirottamento

aereo come mezzo di ricatto per ottenere in cambio un riscatto, (monetario, liberazione di detenuti politici, estradizioni ecc.) per colpire, devastare, uccidere, terrorizzare; non più l'uomo bomba e l'auto bomba che si fanno esplodere, ma l'aereo usato come bomba umana contro potenziali migliaia di possibili vittime.

Un salto di potenziale terroristico che ha provocato il crollo dell'uso del mezzo aereo per alcuni mesi con conseguenze devastanti per alcune compagnie aeree, in particolare europee ma non solo, mentre le compagnie aeree americane sono state assistite con consistenti aiuti economici da parte dello Stato Federale statunitense.

Gli avvenimenti dell'11 settembre hanno messo in evidenza la facilità di accedere ai piazzali aeroportuali e agli stessi aerei, l'assenza o l'inefficacia dei controlli preventivi per impedire l'imbarco di armi, esplosivi, sia con il bagaglio a mano, ancor più con il bagaglio al seguito o con le merci non al seguito. È emersa altresì, soprattutto dopo i processi di privatizzazione attuati negli aeroporti, l'impossibilità di poter avere personale di terra dotato di adeguata professionalità, continuità aziendale, conoscenza; è emblematico che, in alcuni aeroporti statunitensi la durata media del rapporto di lavoro del personale addetto al carico bagagli e rifornimenti dei vettori è risultato di 72 giorni con punte minime di 42 giorni. Anche il controllo dei bagagli al seguito è risultato del tutto marginale, eseguito con verifiche a campione, e del tutto inesistente in occasione di imbarchi su voli domestici anche se coincidenti con voli internazionali.

L'11 settembre ha messo altresì in evidenza come l'insieme del settore dei trasporti è vulnerabile di fronte a possibili atti terroristici, di squilibrati o di malviventi. Infatti è pressoché impossibile prevenire atti su impianti di trasporto a fune; sugli autobus che possono essere usati come autobus-bomba; sui treni di cui sarebbe facile impadronirsi e usare come bombe soprattutto nelle stazioni terminali o a ridosso di impianti petroliferi; sulle navi che possono essere facili prede di dirottatori per dirigerle su settori delicati dei porti.

Pur consapevoli dei limiti delle azioni preventive di fronte a fenomeni difficilmente governabili - come dimostra anche il recente impatto del piper sul grattacielo di Milano - è necessario aumentare gli standard di sicurezza e di prevenzione in gran parte degli aeroporti, dei porti internazionali, ricorrendo all'uso di strumenti tecnologici moderni ed efficienti; effettuando il controllo su tutti i bagagli, le merci e i vettori, migliorando l'efficienza del personale di terra. Ciò non determina l'invulnerabilità dei sistemi di trasporto ma offre una migliore garanzia contro i criminali e comunque rende più difficile gli attacchi alla sicurezza.

Nel periodo di lavoro del Comitato Paritetico è emerso un altro dato riguardante la sicurezza degli aeromobili: il commercio dei pezzi di ricambio. Questo tema, non approfondito dal Comitato, è emerso a seguito di un'accurata indagine da parte della Magistratura che ha già appurato preoccupanti distorsioni, abusi e l'estrema «facilità» con cui personaggi privi di scrupoli possono vendere, o acquistare o dotare diversi tipi di aeromobili di parti di ricambio prive della pur minima affidabilità. Parti di ricambio non marginali rispetto alla sicurezza dell'aereo, delle persone che volano e del volo stesso.

Anche in questo caso sarà la Magistratura ad accertare le responsabilità di tale attività.

**I. Duca, Panattoni, Raffaldini, Tidei, Adduce, Albonetti, De Luca, Mazzarello, Rognoni, Susini, Pasetto, Lusetti.**

*Alla premessa, prima dell'ultimo capoverso inserire il seguente:* La grave tragedia di Linate avvenuta l'8 ottobre 2001 è stata esaminata dal Comitato, nelle sedute e negli Uffici di Presidenza, con grande rispetto per le vittime, i feriti e per i loro familiari, nella consapevolezza che compete alla Magistratura l'individuazione delle responsabilità della più grave tragedia dell'Aviazione Civile Italiana seconda al mondo, come triste primato, tra le collisioni avvenute al suolo. Ciò non ha impedito una analisi, per quanto possibile, delle cause che hanno provocato l'incidente di Linate, la mancata collisione di Malpensa e una serie di situazioni gravi che si sono

verificate sugli aeroporti milanesi e negli altri scali italiani.

Non sfugge come in alcune audizioni si siano registrate «prudenze» dovute al fatto che alcuni dei soggetti auditi hanno temuto la contemporaneità con le indagini della Magistratura sulla tragedia di Linate. In altre audizioni abbiamo potuto registrare atteggiamenti di difesa d'ufficio - da nessuno richiesti - per appartenenti alla propria categoria o soggetto. E in ogni caso...

**2.** Duca, Panattoni, Raffaldini, Tidei, Adduce, Albonetti, De Luca, Mazzarello, Rognoni, Susini, Pasetto, Lusetti.

*Alla premessa aggiungere, in fine, i seguenti periodi:* Il lavoro compiuto dal Comitato offre un contributo significativo per avviare un intervento normativo in materia volto a riformare ulteriormente il settore, per incrementare innanzitutto il livello di sicurezza, a definire meglio le funzioni e le competenze attribuite ai vari soggetti, istituzionali e privati, operanti in tale ambito, a migliorare il sistema di recepimento di normative comunitarie ed internazionali, nonché ad individuare in modo univoco le rispettive responsabilità. È evidente che nel prossimo periodo occorrerà reperire risorse economiche e professionali per risolvere le carenze di personale segnalate da tutti i soggetti istituzionali (Ministero dei trasporti- ENAC-ENAV SpA-ANSV) in modo da migliorare sensibilmente e in modo uniforme nel Paese il sistema di sicurezza del settore e di utilizzare la tecnologia anche in altre tipologie di trasporto (marittimo-ferroviario-stradale). Si tratta di un apporto importante per le iniziative legislative che le forze politiche e sociali, i Gruppi parlamentari e il Governo intenderanno assumere in questo campo nella loro autonomia.

**3.** Duca, Panattoni, Raffaldini, Tidei, Adduce, Albonetti, De Luca, Mazzarello, Rognoni, Susini, Pasetto, Lusetti.

*Al paragrafo 1, sesto capoverso, n. 1), sopprimere le parole:* sostituendo l'ormai obsoleta figura del direttore di aeroporto».

**4.** Duca, Panattoni, Raffaldini, Tidei, Adduce, Albonetti, De Luca, Mazzarello, Rognoni, Susini, Pasetto, Lusetti.

*Al Paragrafo 1, sesto capoverso, sopprimere i n. 4) e 5).*

**5.** Pasetto, Lusetti, Giachetti.

*Al paragrafo 1, ottavo capoverso, sostituire le parole* in ambito comunitario si registra un indirizzo volto alla creazione del «cielo unico europeo (single sky)» *con le seguenti:* in ambito comunitario sono in corso di approvazione tre testi di regolamento volti alla creazione del cielo unico europeo (single sky):

1) proposta di regolamento del parlamento europeo e del consiglio concernente la prestazione di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo;

2) proposta di regolamento del parlamento europeo e del consiglio concernente l'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel cielo unico europeo;

3) proposta di regolamento del parlamento europeo e del consiglio concernente l'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo regolamento.

**6.** Pasetto, Lusetti, Giachetti.

*Al paragrafo, undicesimo capoverso, dopo le parole* da ente pubblico economico a S.p.a. *aggiungere le seguenti:* integralmente posseduta dal ministero dell'economia e delle finanze.

**7.** Pasetto, Lusetti, Giachetti.

*Al paragrafo 1, undicesimo capoverso, sostituire le parole:* alle regole del mercato, facendo realmente corrispondere i costi dei servizi ai benefici offerti *con le seguenti:* al perseguimento dei

massimi livelli di efficienza e sicurezza.

**8.** Pasetto, Lusetti, Giachetti.

*Al paragrafo 1, sedicesimo capoverso, sopprimere la parola:* gravi.

**9.** Duca, Panattoni, Raffaldini, Tidei, Adduce, Albonetti, De Luca, Mazzarello, Rognoni, Susini, Pasetto, Lusetti.

*Al paragrafo 1, penultimo capoverso, in fine, aggiungere i seguenti paragrafi:* è questa l'occasione buona per affermare che la sicurezza è un bene primario che non può essere commercializzato e che profitti e interessi corporativi, per quanto legittimi, non possono mai prevalere sulla sicurezza del cittadino. Va dichiarato, con forza, che il tema della sicurezza è sì un interesse primario, perché interessa la tutela della vita, ma ha anche imprescindibili riflessi economici che non devono fraporsi al raggiungimento di tale interesse primario. Le influenze economiche per le società private sono vistose e difficilmente un'azienda, pur ribadendo in ogni sede la sacralità della vita umana, accetta di affrontare costi elevati a beneficio della sicurezza. La logica di concorrenzialità, che permea qualsiasi processo di liberalizzazione, porta inevitabilmente alla riduzione dei costi che in futuro, in assenza di pregnanti azioni di controllo e sanzioni, potrebbero avere sui livelli di sicurezza effetti ancora più negativi di quelli attuali.

**10.** Pasetto, Lusetti, Giachetti.

*Al paragrafo 2, quarto capoverso, sostituire le parole:* delle due con le seguenti: dei due.

**11.** Duca, Panattoni, Raffaldini, Tidei, Adduce, Albonetti, De Luca, Mazzarello, Rognoni, Susini, Pasetto, Lusetti.

*Al paragrafo 2, sopprimere il sesto capoverso.*

**12.** Pasetto, Lusetti, Giachetti, Duca.

*Al paragrafo 2, nono capoverso, aggiungere, in fine, il seguente periodo:* La circostanza che il pilota e l'aeromobile non fossero in possesso dell'abilitazione prevista per le operazioni di decollo ed atterraggio in visibilità inferiore a 400 metri, si era verificata anche la sera precedente all'incidente senza che sia avvenuto il relativo controllo da parte del soggetto preposto a tale compito.

**13.** Pasetto, Lusetti, Giachetti, Duca.

*Al paragrafo 2, diciottesimo capoverso, dopo le parole:* non hanno potuto confermare ufficialmente con assoluta certezza tale circostanza *aggiungere le seguenti:* per la mancata pubblicizzazione dei risultati della sopracitata riunione.

**14.** Pasetto, Lusetti, Giachetti, Duca.

*Al paragrafo 2, dopo il diciottesimo capoverso, aggiungere il seguente:* dalle audizioni, in particolare da quelle dei rappresentanti di Enav e Sea, emerge come l'aeroporto fosse caratterizzato da una condizione di grave rischio latente a causa di deficienze nella segnaletica orizzontale e verticale. In base alla convenzione stipulata tra Enac e Sea il 4 settembre 2001, nonché in base agli atti della sub-concessione del 15 febbraio 1996 (che disciplinano i rapporti tra la Sea spa e la Ata spa) gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria della segnaletica orizzontale e verticale sul piazzale ovest dello scalo sono di competenza della Sea. Si ha la netta impressione che l'area di movimento dell'aeroporto di Linate sia divisa in due zone ben distinte, contigue e comunicanti, a diverso livello di qualità: una prima, quella destinata alle esigenze dell'aviazione commerciale, curata e controllata, e una seconda, quella destinata all'aviazione generale, caratterizzata da condizioni molto più «spartane» che inducono a ritenere che poiché tale seconda zona fosse destinata ad un volume di traffico aereo più ridotto fosse considerata una