

sorta di appendice secondaria dell'aeroporto.

**15.** Pasetto, Lusetti, Giachetti, Duca.

*Al paragrafo 3, dopo il tredicesimo capoverso, aggiungere il seguente:*

Al comitato è stato consegnato l'atto di concessione tra SEA SpA e ATA del 15 febbraio 1996 che stabilisce: «gli interventi relativi a segnaletica orizzontale sul piazzale ovest sono di competenza della SEA».

**16.** Duca, Panettoni, Raffaldini, Tidei, Adduce, Albonetti, De Luca, Mazzarello, Rognoni, Susini, Pasetto, Lusetti.

*Al paragrafo 4, undicesimo capoverso, aggiungere infine il seguente periodo:*

«È stato evidenziato come pesa negativamente il blocco delle assunzioni; disposto nella finanziaria 2002, a fronte dei compiti affidati all'Ente tanto da pregiudicarne il corretto svolgimento. Pertanto è stata auspicata una urgente deroga e l'attribuzione delle risorse necessarie».

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

*Al paragrafo 4, trentesimo capoverso, sostituire le parole: a. Roma con le seguenti: A. Roma.*

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

*Al paragrafo 4, sopprimere il trentunesimo capoverso.*

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

*Al paragrafo 7, aggiungere, in fine, il seguente capoverso:*

«Per quanto riguarda la funzionalità i rappresentanti dell'Agenzia hanno sottolineato l'esigenza di adeguate risorse finanziarie, purtroppo ridimensionate dalla finanziaria 2002, avvertendo peraltro che se al personale dipendente venisse applicato il contratto ENAC le risorse assegnate non sarebbero sufficienti neanche per il pagamento delle spese del personale attualmente in carica. Pertanto hanno auspicato un aumento di risorse economiche anche per procedere all'assunzione di ispettori e la deroga al blocco delle assunzioni.

Inoltre hanno segnalato la necessità che per gli ispettori dell'Agenzia vengano previste alcune priorità nell'imbarco sugli aerei quando debbono spostarsi per incarichi di servizio.

Infine è stata ribadita la validità dell'Agenzia quale soggetto indipendente e di garanzia di terzietà come pure la efficacia della pubblicazione degli atti».

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

*Dopo il paragrafo 7, aggiungere il seguente:*

*7-bis.* I lavoratori del settore.

Il comitato ha ascoltato i rappresentanti dei lavoratori del settore, le organizzazioni sindacali confederali di categoria, autonome e professionali. Una rappresentanza molto articolata che ha fornito contributi importanti e inviato successivamente note esplicative ed integrative alle audizioni.

Dalla quasi totalità dei soggetti auditi è stato sottolineato che si tratta di lavoratori ad alta o altissima professionalità e dal cui operare dipende gran parte del successo del volo o, purtroppo del verificarsi di incidenti che possono produrre conseguenze gravissime.

Ciò vale in particolare per i due attori principali: pilota e controllore, ma anche l'intera catena delle azioni dei vari soggetti influiscono sul risultato finale.

Per quanto riguarda i piloti italiani la valutazione fornita dai diversi soggetti auditi è stata molto positiva. Gran parte dei piloti provenivano dall'Aviazione Militare, successivamente transitati all'Aviazione Civile con un bagaglio di ore volate, di comando e di esperienze notevoli.

Il più delle volte il passaggio avveniva presso «una compagnia di bandiera» adeguatamente strutturata, il più delle volte monopolista nel proprio Paese, in grado di assicurare la formazione costante, i controlli periodici di tutti i requisiti. Un'attività che veniva svolta anche per i piloti provenienti dal settore civile.

La crescente liberalizzazione ha provocato ristrutturazioni imponenti, la crisi di alcune compagnie aeree, l'affacciarsi sul mercato competitivo di personale proveniente da paesi con scarsa esperienza nel settore aereo, lo sviluppo di nuove compagnie, a volte puntando sul basso costo. Si tratta di fattori che possono portare ad un abbassamento della professionalità, ad una competizione sulle condizioni di lavoro, normative, retributive e regolamentari degli stessi lavoratori con indubbi riflessi sulla sicurezza. È stata sottolineata la crescita, molto sostenuta dell'Aviazione Generale. Un'attività economica e sportiva di grande interesse ove le regole sono molto più attenuate rispetto all'Aviazione Civile e che in molti casi rappresenta un elemento di pericolo soprattutto negli aeroporti ad uso promiscuo come è il caso di Linate.

I rappresentanti dei controllori di volo hanno sostenuto, affiancati anche da altre organizzazioni, l'alto livello professionale e qualitativo dei controllori italiani. È stato ricordato l'esteso apprezzamento ricevuto per l'impegno e i risultati raggiunti anche nei periodi critici in conseguenza della missione in Bosnia e della guerra in Serbia quando lo spazio aereo civile è stato ampiamente ridotto per le esigenze militari o ancor più recentemente quando l'Italia ha potuto recepire e attuare, senza un solo giorno di ritardo, la nuova normativa sulla separazione degli spazi, senza inconvenienti e senza rischi per la sicurezza dei voli.

È emersa l'anomalia del fatto che la stessa ENAV SpA provveda alla certificazione dei propri dipendenti e della propria attività nonché l'esigenza di assunzione di personale, di maggior aggiornamento professionale e della possibilità di maggiori scambi in ambito Eurocontrol. Da tutti i rappresentanti sindacali dei lavoratori dei soggetti pubblici sono state evidenziate le difficoltà derivanti dalla riduzione dei fondi destinati alle Società ed Enti pubblici o a capitale pubblico e al blocco delle assunzioni disposte nell'ultima finanziaria. Sia per rispondere alle attuali esigenze e per migliorare ulteriormente l'efficienza e l'efficacia, soprattutto per la sicurezza è urgente incrementare le risorse destinate al settore.

Le medesime rappresentanze hanno espresso un giudizio sostanzialmente positivo sulla progressiva trasformazione dell'Azienda dei servizi di assistenza al volo, fino alla societizzazione di ENAV SpA, allo scopo di assicurare tempestività, snellezza, efficienza ed efficacia.

Nel contempo hanno sostenuto che ENAV SpA non può che restare a totale controllo pubblico e che non può essere la ricerca del profitto la missione di un'Azienda che ha il compito di garantire la sicurezza dei voli. È stato altresì segnalato che le stesse esperienze internazionali evidenziano l'esclusione del settore da processi di liberalizzazione, il ripensamento in atto in Gran Bretagna ove tale esperienza è stata praticata e le linee del Parlamento Europeo che riaffermano tale orientamento.

Pertanto è stato comunemente ribadito che il controllo della navigazione aerea è una mansione che comporta l'esercizio dell'Autorità pubblica trattandosi di un servizio di interesse generale destinato a tutelare sia gli utenti del trasporto aereo che le popolazioni interessate dal sorvolo di aeromobili. A coloro che hanno manifestato qualche critica per rigidità della struttura è stata segnalata l'opportunità di agire mediante delegificazione delle procedure operative di ENAV SpA utilizzando, migliorandoli, il contratto di programma e il contratto di servizio. Le audizioni hanno registrato alcune riflessioni riguardanti gli effetti dei processi di liberalizzazione verificatisi in alcuni grandi scali nazionali. È stato segnalato che nel settore del trasporto aereo, come in altri

settori sensibili, la competizione non può essere realizzata sulle condizioni normative, salariali e regolamentari dei lavoratori dipendenti delle Società di gestione aeroportuale e dei servizi, proprio per gli effetti sulla sicurezza del sistema.

Anche in questi segmenti di attività occorre ricercare alte qualità del lavoro, selezione e aggiornamento del personale, per rispondere alle esigenze dei passeggeri, di vettori e per un più elevato livello di sicurezza.

Le recenti vertenze in atto a Roma, aeroporto Leonardo Da Vinci e in altri aeroporti a gestione totale, offrono validi elementi di riflessione per non ripetere asetticamente procedure che si rivelano insensibili ai problemi occupazionali per centinaia di lavoratori e per le loro famiglie. È necessario - è stato sostenuto - che le clausole sociali siano introdotte prima dei processi di liberalizzazione.

21. Duca, Panattoni, Raffaldini, Tidei, Adduce, Albonetti, De Luca, Mazzarello, Rognoni, Susini.

*Dopo il paragrafo 7, aggiungere il seguente:*

*7-bis. Conclusioni:*

L'indagine conoscitiva sulla sicurezza del trasporto aereo ha messo in evidenza molte criticità:  
di normativa;  
di attribuzione univoca di responsabilità;  
di coordinamento operativo delle attività;  
di comportamento dei soggetti interessati;  
di rispetto delle regole definite.

Appare dunque evidente come gli interventi di riforma del settore debbano essere profondi e toccare tutti i punti del sistema.

*Lacune di normativa*

Si può portare ad esempio la mancata estensione alla aviazione generale delle norme della aviazione commerciale (si noti come l'incidente all'aeroporto di Linate si sia verificato in quest'ambito), la approssimazione e la carenza nelle mappe aeroportuali, eccetera.

*Lacune nell'attribuzione univoca di responsabilità*

Davvero significativo lungo tutto il corso della indagine il continuo rimpallo di responsabilità tra Enac, Enav e gestore aeroportuale e la diversa interpretazione dei medesimi fenomeni e fatti.

*Lacune di coordinamento operativo delle attività*

Dopo l'incidente di Linate la reazione è avvenuta per informazioni accidentali e non secondo un piano e con strumenti preordinati.

*Lacune nei comportamenti*

Molte le lacune, le leggerezze, le approssimazioni nei comportamenti di alcuni soggetti. Ad esempio nella mancata verifica dei requisiti dei piloti e dell'aereo tedesco per operare in condizioni di scarsa visibilità.

La mancata verifica puntuale della ripetizione delle istruzioni ricevute dal controllore di volo, eccetera.

*Lacune nel rispetto delle regole*

Anche quando le regole sono definite, il rispetto delle regole non pare un valore imprescindibile -

ad esempio messaggi parzialmente in inglese e italiano, la tolleranza verso carenze a tutti note (luci e segnalazioni), il prevalere di abitudini anziché l'esecuzione di procedure rigorose, in particolare in ambiente aviazione generale.

Occorrerà dunque un forte richiamo alle regole e al loro rispetto, se si vuole che la sicurezza diventi un fatto garantito e non frutto di eventualità, sovente positive, ma incerte e non esito di processi.

Codificare e certificare nel loro contenuto, nei riferimenti fisici e nei comportamenti dei soggetti coinvolti.

Un aspetto dunque importante, che investe la cultura della sicurezza e che vede le persone di centro del sistema.

Sotto questo profilo appare anche decisiva una verifica dei carichi di operazione dell'Aeroporto e della loro compatibilità con il rispetto delle regole.

La sicurezza è un valore che non deve vedere in nessuna situazione il prevalere di interessi commerciali, pur evidenti, nella misura in cui questi suggeriscano scorciatoie, approssimazioni, omissioni di assistenza continua ed efficiente nelle fasi critiche a terra ed in volo.

In questo senso si ritiene si dovrà operare nel progetto di riforma del sistema nelle sue diverse componenti.

**22.** Duca, Panattoni, Raffaldini, Tidei, Adduce, Albonetti, De Luca, Mazzarello, Rognoni, Susini.

*Al paragrafo 8, punto 8.1, terzo capoverso, dopo le parole: intervento legislativo, aggiungere le seguenti: per tappe intermedie attraverso aggiustamenti successivi,*

**23.** Pasetto, Lusetti, Giachetti.

*Al paragrafo 8, punto 8.1, sesto capoverso, sostituire la lettera c), con la seguente:*

*c) conferma di Enav quale prestatore dei servizi di traffico aereo nel loro complesso (servizi di controllo di area, di avvicinamento e di aerodromo: «gate to gate») e riconoscimento dello stesso quale prestatore degli ulteriori servizi di navigazione aerea.*

**24.** Pasetto, Lusetti, Giachetti.

*Al paragrafo 8, punto 8.1, sesto capoverso, dopo la lettera c) aggiungere la seguente: c-bis) netta separazione delle funzioni di regolazione e di quelle operative.*

**25.** Pasetto, Lusetti, Giachetti.

*Al paragrafo 8, punto 8.1, sesto capoverso, lettera d), sostituire le parole: v. oltre con le seguenti: alle condizioni che si indicheranno oltre.*

**26.** Pasetto, Lusetti, Giachetti.

*Al paragrafo 8, punto 8.2.2, primo capoverso, dopo le parole: della regolarità della navigazione aerea aggiungere il seguente periodo: all'autorità dovranno essere garantite terzietà ed indipendenza e dovrà essere esclusa qualsiasi competenza di tipo operativo.*

**27.** Pasetto, Lusetti, Giachetti.

*Al paragrafo 8, punto 8.2.3, primo capoverso, dopo le parole: 27 novembre 2003 aggiungere il seguente periodo: è evidente peraltro che, in ossequio alla normativa comunitaria e nazionale, l'operatore non potrà assumere le funzioni oggi svolte dal direttore d'aeroporto fino a che non venga meno la sua posizione di concorrente degli altri operatori nel settore dell'handling, posizione che comprende sia l'attività svolta direttamente, che quella svolta tramite società controllata o partecipata.*

**28.** Pasetto, Lusetti, Giachetti.

*Al paragrafo 8, punto 8.2.3, sesto capoverso, sostituire le parole: il compito di coordinare*

l'attività *con le seguenti*: con il compito di coordinatore tecnico dell'attività.

**29.** Pasetto, Lusetti, Giachetti.

*Al paragrafo 8, punto 8.2.4, terzo capoverso, dopo le parole: dovranno essere rilasciate dall'ENAC aggiungere le seguenti: attraverso meccanismi di gara ad evidenza pubblica.*

**30.** Pasetto, Lusetti, Giachetti.

*Al paragrafo 8, punto 8.2.5, primo capoverso, sopprimere la parola: gravi.*

**31.** Pasetto, Lusetti, Giachetti.

*Al paragrafo 8, punto 8.2.5, aggiungere, in fine, il seguente capoverso:*

L'Agenzia mantiene il diritto di trasmettere copia delle relazioni e dei rapporti, con le eventuali raccomandazioni di sicurezza, a tutti i soggetti, pubblici o privati, che ne facciano motivata richiesta.

Scopo dell'Agenzia (e dell'attività ispettiva ad essa conferita) è quello di prevenire incidenti ed inconvenienti. A tal fine essa è chiamata a «formulare raccomandazioni e proposte dirette a garantire la sicurezza della navigazione aerea», i cui destinatari sono le più alte autorità aeronautiche, tra le quali anche ENAC.

**32.** Pasetto, Lusetti, Giachetti.

*Al paragrafo 8, sopprimere il punto 8.2.5.*

**33.** Pasetto, Lusetti, Giachetti.

*Al paragrafo 8, punto 8.2.8, terzo capoverso, dopo le parole: sia in rotta che in terminale aggiungere le seguenti: gate to gate.*

**34.** Pasetto, Lusetti, Giachetti.

*Sopprimere il paragrafo 8 e, conseguentemente sopprimere i punti 8.1, 8.2, 8.2.1, 8.2.2, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.7 e 8.2.8.*

**35.** Duca, Panattoni, Raffaldini, Tidei, Adduce, Albonetti, De Luca, Mazzarello, Rognoni, Susini.

### **MODIFICHE APPORTATE DAL RELATORE AL PARAGRAFO 1**

*Al paragrafo 1, il sesto ed il settimo capoverso sono sostituiti dai seguenti:*

«Le principali novità emerse dall'attività della Commissione di studio poc'anzi citata, che ha svolto i propri lavori nel corso della XIII legislatura, si possono così sintetizzare:

1) riassetto organizzativo dell'amministrazione dell'ENAC e, in quest'ambito, revisione della figura del direttore di aeroporto, con l'attribuzione ad ENAC dei poteri di coordinamento, vigilanza e di polizia, che implicano in capo all'ente (e, ove istituita, in capo all'Autorità aeroportuale) la sussistenza dei poteri di ordinanza che secondo l'attuale disciplina competono al direttore d'aeroporto;

2) soluzione dell'annoso problema del recepimento degli annessi tecnici ICAO, consentendo agli enti competenti strumenti

semplificati di attuazione anche in via meramente amministrativa;

3) valorizzazione del momento dinamico-imprenditoriale nella gestione degli aeroporti, facilitando anche dal punto di vista normativo i processi di liberalizzazione in atto;

4) determinazione non più autoritativa dei canoni di concessione, dei diritti e delle tariffe aeroportuali;

5) semplificazione dei regimi autorizzatori in materia di aeroporti, nonché in materia di polizia della navigazione, responsabilizzando sempre più gli operatori privati ed eliminando i vincoli

procedurali che spesso hanno reso eccessivamente farraginoso e poco adatta all'evoluzione del contesto del trasporto aereo l'applicazione concreta del regime normativo.

L'attuale Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, P. Lunardi, ha nominato una nuova commissione sulla materia, presieduta dal Prof. V. Riggio, la quale ha prodotto un documento conclusivo che è stato trasmesso dal Ministro al Comitato paritetico per l'indagine conoscitiva sul trasporto aereo, in data 21 febbraio 2002. Il documento presentato, che ricostruisce l'assetto normativo del sistema dell'aviazione civile, delinea una prospettiva di riforma piuttosto articolata, le cui linee di fondo possono essere così sintetizzate:

- 1) necessaria separazione delle attività di regolazione e di gestione, anche con riguardo ai servizi di assistenza al volo, sulla base degli orientamenti affermatasi in sede comunitaria e in sede ICAO;
- 2) mantenimento in capo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dei poteri di indirizzo politico, vigilanza e controllo su tutto il settore dell'aviazione civile;
- 3) concentrazione di tutti i poteri di regolamentazione e di controllo in capo all'ENAC, compresi quelli attualmente di competenza dell'ENAV. L'ENAC rimane comunque sottoposta alla vigilanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- 4) ridefinizione dei poteri degli organi periferici dell'ENAC (direttore di aeroporto), anche al fine di stabilire un efficace sistema sanzionatorio;
- 5) attribuzione alle società concessionarie di gestione totale aeroportuale di funzioni di coordinamento globale, che in altri ordinamenti europei hanno condotto alla formazione di *airport authorities*;
- 6) tendenziale liberalizzazione dei servizi di assistenza al volo, prevedendo la possibilità che le società di gestione totale aeroportuale svolgano quella parte dei servizi di assistenza al volo che riguarda la movimentazione degli aeromobili nelle aree aeroportuali, al fine di evitare sovrapposizioni di competenze;
- 7) obbligo per la società concessionarie di gestione totale aeroportuale di definire un sistema di sicurezza che preveda l'indicazione delle strutture organizzative, delle responsabilità e delle procedure per garantire la sussistenza delle condizioni di sicurezza dell'aeroporto, la cui idoneità è accertata dall'ENAC;
- 8) più netta caratterizzazione dell'ENAV come soggetto privato, cui è affidato l'esercizio di un pubblico servizio, ed essenzialmente fornitore dei servizi ATS.

Peraltro, il documento conclusivo prodotto dalla Commissione Riggio richiama il lavoro svolto dalla Commissione precedentemente citata, auspicando che la riflessione da quest'ultima condotta al fine di modificare la parte aeronautica del codice della navigazione possa trovare compimento, anche alla luce degli orientamenti espressi nel documento stesso».

## PARAGRAFO AGGIUNTIVO CONCERNENTE LA SECURITY

### PARAGRAFO AGGIUNTIVO PROPOSTO DAL RELATORE

7-bis. Alcune questioni relative alla «security»

Il Comitato paritetico ha anche affrontato i temi relativi alla *security* nel settore dell'aviazione civile, vale a dire alla prevenzione di pubblica sicurezza nei confronti di quegli atti illeciti che possano compromettere la sicurezza dei voli e determinare danni a persone o cose, in particolare nell'ambito delle strutture aeroportuali. Tale problematica ha assunto infatti un rilievo di importanza primaria alla luce dei tragici attentati terroristici di New York e di Washington dell'11 settembre 2001.

In questo ambito il Comitato ha proceduto ad ascoltare il Ministro dell'interno, il quale ha

innanzitutto illustrato le direttive - adottate in via d'urgenza subito dopo gli attentati terroristici dell'11 settembre - finalizzate a rafforzare i controlli sui viaggiatori, sui bagagli, sulle merci e sugli operatori aeroportuali, nonché dirette ad intensificare la vigilanza sulle zone aeroportuali. Tali misure sono state successivamente rese permanenti dal Comitato interministeriale per la sicurezza (CIS), il quale ha provveduto ad integrarle nel nuovo Programma nazionale di sicurezza, che anticipa, tra l'altro, le previsioni di un regolamento dell'Unione europea sulla sicurezza del traffico aereo attualmente in via di emanazione.

Passando ad analizzare brevemente le misure ricordate dal Ministro, è stato rilevato innanzitutto l'incremento del numero dei controlli sui passeggeri e sui bagagli a mano, ed è stato sottolineato come entro il 31 dicembre 2002 si preveda di effettuare il controllo sul 100 per cento dei bagagli da stiva, secondo gli impegni assunti in sede di European civil aviation conference (ECAC). Tale controllo dovrà attuarsi con metodologie che tengano conto dell'indice di traffico, dello stato delle infrastrutture aeroportuali nonché delle eventuali situazioni di allarme e di emergenza. In particolare, in caso di situazioni particolari di esposizioni a rischio ovvero per voli particolarmente sensibili, è prevista l'introduzione del controllo in arrivo dei passeggeri, dei membri dell'equipaggio e dei relativi bagagli a mano. In tali casi le verifiche manuali dovranno riguardare almeno il 20 per cento del bagaglio a mano e prevedere il controllo radioscopico del 100 per cento dei bagagli da stiva.

Specifiche misure sono state previste per quanto riguarda i controlli degli aeromobili: a questo riguardo è stato introdotto l'obbligo della sorveglianza, da parte del vettore, sugli aeromobili in sosta prolungata o notturna, l'obbligo di custodia delle attrezzature di bordo che possono essere motivo di pericolo, l'obbligo di ispezione dell'aeromobile dopo le operazioni di allestimento, nonché la separazione degli aeromobili dell'aviazione generale da quelli dell'aviazione commerciale.

Per quanto riguarda la sicurezza delle aree aeroportuali sono stati rafforzati i servizi di vigilanza esterna, potenziando i controlli ai varchi, pedonali e carrabili ed inasprendo i divieti di accesso all'area aeroportuale. In questo ambito sono stati introdotti controlli documentali sui membri dell'equipaggio e sul personale aeroportuale analoghi a quelli effettuati sui passeggeri, ed è prevista l'introduzione di sistemi biometrici e di altre tecnologie avanzate in sostituzione delle attuali forme di tesseramento. Inoltre, è stata potenziata la protezione armata delle aree destinate alla sosta degli aerei e delle aree perimetrali interne agli aeroporti.

Tali iniziative hanno richiesto un forte incremento del personale delle forze di polizia e delle attrezzature poste a tutela di ciascuno scalo; in particolare l'Amministrazione dell'interno ha anticipato la fornitura di venti rilevatori di esplosivo, in aggiunta ai dodici già in dotazione presso gli aeroporti nazionali. La fornitura di tali apparecchiature da parte del Ministero dell'interno costituisce peraltro una misura di carattere temporaneo, trattandosi di infrastrutture il cui acquisto compete alle singole società di gestione aeroportuale.

Ulteriori elementi rispetto a tale problematica sono stati acquisiti dal Comitato in occasione dell'audizione dei rappresentanti dell'Associazione italiana corrieri aerei internazionali (AICAI); i soggetti auditi hanno evidenziato come la regolamentazione di sicurezza relativa all'attività di corriere aereo emanata con il Doc. 30 dell'ECAC risulti sostanzialmente adeguata: essa si basa sul principio fondamentale di assicurare che le spedizioni tramite corriere aereo abbiano origine da mittenti conosciuti, siano trasportate in veicoli sicuri e vengano ricevute e lavorate in ambiente sicuro sino al momento del carico sull'aeromobile in partenza. Sulle spedizioni da mittente conosciuto, che rappresenterebbero il 98 per cento del trasporto effettuato dai corrieri iscritti all'Associazione, viene effettuato un controllo di sicurezza a campione sul 10 per cento delle spedizioni, mentre per le spedizioni da mittente sconosciuto vengono effettuati controlli più stringenti, che possono giungere fino alla verifica del contenuto dei colli da spedire. In questo ambito i rappresentanti dell'AICAI hanno segnalato la necessità di evitare un'eccessiva

regolamentazione del settore; inoltre, è stato rilevato come la legislazione italiana tenda a differenziare le misure di sicurezza previste nel caso di trasporto di effetti postali non in base alla tipologia di servizio reso, ma a seconda del tipo di operatore che trasporta gli effetti postali stessi.

Nel corso dell'audizione del Ministro dell'interno è stato inoltre affrontato il tema dell'attività antincendio aeroportuale: a questo riguardo il Ministro ha ricordato che la nuova normativa internazionale emanata dall'ICAO stabilisce che, a partire dal 1<sup>o</sup> gennaio 2005, il livello di protezione antincendio di ogni aeroporto debba coincidere obbligatoriamente con la categoria più elevata dell'aeromobile che utilizza l'aeroporto stesso. Tale previsione comporterà gravosi oneri per l'Amministrazione dell'interno, sia in termini di acquisto di mezzi di soccorso aeroportuale sia sotto il profilo dell'incremento degli organici del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, per un costo globale quantificato in 148 milioni di euro. Per far fronte a questi impegni finanziari il Ministro ha prospettato la possibilità di introdurre un nuovo tributo i cui proventi siano destinati a far fronte a tali nuovi oneri; tale tributo, fissato nella misura di 4,5 euro, graverebbe sui diritti aeroportuali di imbarco dei passeggeri e delle merci, analogamente a quanto previsto in altri Paesi europei.

