

La seduta comincia alle 15,30.

(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).

Seguito dell'esame del documento conclusivo.

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

Nella seduta precedente siamo arrivati a votare la proposta Pasetto 12, che è stata respinta. Al riguardo, avendo approfondito la questione, invito l'onorevole Pasetto a rileggere le dichiarazioni che sono state rilasciate nel corso delle audizioni.

Lei, onorevole Pasetto, ricorderà di avere chiesto con la proposta 12 l'abolizione del capoverso in cui si affermava che l'allarme non è mai stato diramato. Per maggiore chiarezza ho riesaminato il punto e, se lei ha modo di rileggere sia le dichiarazioni rilasciate dal comandante D'Errico in audizione sia il testo scritto consegnato noterà una notevole contraddizione, peraltro anche all'interno di ciò che è stato scritto. L'unico modo per ricostruire in modo ragionevole la questione mi è sembrato il testo da me proposto.

Passiamo all'esame della proposta Pasetto 13, su cui ricordo il parere contrario, poiché la prima parte che sembrava accoglibile non è autonoma, in quanto prodromica al ragionamento successivo. Poiché nella proposta mi sembra centrale l'ultima frase, la possibilità di una riformulazione non è possibile e rimane il parere contrario.

GIORGIO PASETTO. Non è sufficiente dire sì o no, ma deve essere chiarito se l'aeromobile avesse l'abilitazione per le operazioni di decollo ed atterraggio con visibilità inferiore ai 400 metri e se il controllo sia avvenuto.

PRESIDENTE. Dai documenti in nostro possesso non è possibile ricostruirlo. La questione è legittima, ma dalle audizioni svolte questa circostanza in particolare, cioè la verifica che la sera precedente all'incidente sia avvenuto o meno il relativo controllo, non può essere definita.

Vi è una frase nel resoconto stenografico dell'audizione del presidente della SEA, in cui si afferma che tanto l'aeromobile quanto i piloti non erano abilitati ad operare nelle condizioni di visibilità presenti la mattina dell'incidente, ma non vi è alcun riferimento a quanto avvenuto la sera precedente. Poiché la sua proposta si riferisce, giustamente, a quel momento, non è possibile una riformulazione.

GIORGIO PASETTO. Signor presidente, insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta Pasetto 13.

(È respinta).

Passiamo all'esame della proposta Pasetto 14, su cui ribadisco il parere contrario. Tutti i protagonisti hanno partecipato alla riunione oggetto della proposta e, dato che nessuno ha richiesto successivamente alla riunione la sua pubblicizzazione, il fatto che essa non sia stata compiuta rimane una valutazione soggettiva.

GIORGIO PASETTO. Ma per quanto riguarda ciò che è stato deciso nella riunione?

PRESIDENTE. Erano presenti tutti i protagonisti — come ho già detto — e tutti erano al corrente delle decisioni della riunione, quindi l'eventuale pubblicizzazione non avrebbe messo altri soggetti interessati al corrente delle decisioni della riunione. I fatti sono semplici: si è svolta la riunione, è stata presa una decisione e tutti i protagonisti presenti ne erano al corrente.

GIORGIO PASETTO. Sì, ma la decisione è rimasta sconosciuta al di fuori della riunione.

PRESIDENTE. Sì, ma per usare una metafora, di quella partita facevano parte tutti i giocatori e neanche l'arbitro è rimasto fuori.

Pongo in votazione la proposta Pasetto 14.

(È respinta).

Passiamo all'esame della proposta Pasetto 15, su cui ribadisco il parere contrario, poiché alcune cose menzionate nella proposta non sono state affermate, mentre altre sono già citate nella premessa.

GIORGIO PASETTO. Mi sembra di ricordare, presidente, che lei avesse affermato che la prima parte era accoglibile.

PRESIDENTE. Ricorda male, onorevole Pasetto.

GIORGIO PASETTO. In questo modo, presidente, neghiamo che durante le audizioni sia i rappresentanti dell'ENAV sia quelli dell'ENAC abbiano fatto le affermazioni contenute nella prima parte della proposta.

PRESIDENTE. Come è stata scritta, la sua proposta non è esatta rispetto a quanto affermato nelle audizioni. Inoltre, il fatto che «l'aeroporto fosse caratterizzato da una condizione di grave rischio latente a causa di deficienze nella segnaletica orizzontale e verticale» — come riportato nella sua proposta — non trova puntuale riscontro.

GIORGIO PASETTO. Ne è sicuro, presidente?

PRESIDENTE. Assolutamente sì.
Pongo in votazione la proposta Pasetto 15.

(È respinta).

Passiamo alla proposta Duca 16. Ricordo che avevo espresso dubbi sull'esattezza della parte finale della proposta, di cui ho proposto la riformulazione nella seduta dell'11 giugno.

EUGENIO DUCA. Condivido la riformulazione della proposta suggerita dal presidente.

PRESIDENTE. Sta bene, onorevole Duca, la recepiamo nel testo.

Passiamo alla proposta Duca 17. Poiché vi è stata un'ampia riformulazione che teneva conto sia del blocco delle assunzioni sia delle risorse economiche necessarie — oltre al fatto che era stata considerata la possibilità di lasciare all'attuale commissario dell'ENAV la possibilità di trovare risorse internamente all'ente — il parere rimane contrario.

EUGENIO DUCA. La proposta riguarda il paragrafo 4, riferito all'Ente nazionale per l'aviazione civile che ha segnalato il problema delle risorse in finanziaria ed

ancora di più il problema del blocco delle assunzioni. Per questo motivo la parte finale della mia proposta si chiude con le parole: «Pertanto è stata auspicata una urgente deroga e l'attribuzione delle risorse necessarie», intendendo deroga al blocco delle assunzioni. Ciò è stato affermato ufficialmente dall'ENAC.

PRESIDENTE. Mi sembra che lei abbia ragione sulla collocazione.

LUIGI MURATORI. Proporrei una riformulazione in tal senso: «è stato evidenziato come pesa negativamente il blocco delle assunzioni a fronte dei compiti affidati all'Ente», sopprimendo le parole «disposto nella finanziaria 2002». Inoltre, il blocco delle assunzioni si è verificato anche a causa dei ricorsi avverso ai bandi di concorso.

PRESIDENTE. Accetta la riformulazione della sua proposta in tal senso, onorevole Duca?

EUGENIO DUCA. Sì, signor presidente.

PRESIDENTE. Sta bene, onorevole Duca, la recepiamo nel testo.

Passiamo all'esame della proposta Duca 19, sulla quale ricordo di aver invitato il proponente al ritiro, altrimenti il parere è contrario.

Tale proposta chiede la soppressione del trentunesimo capoverso del paragrafo 4 del documento conclusivo ma tale capoverso, che se fosse posto nel paragrafo 8 potrebbe costituire una prospettiva di riforma, situato in questa parte del documento rappresenta solamente la citazione di ciò che è stato detto nel corso delle audizioni e dunque non incide sulla proposta, ma è solamente una presa d'atto di quanto è stato dichiarato.

EUGENIO DUCA. Non è che il modello britannico sia stato «indicato»: nel corso del dibattito è stato detto che vi sono alcune esperienze sulle quali, tuttavia, è stato espresso un giudizio...

PRESIDENTE. Dire «indicato» mi sembra sia la stessa cosa...

EUGENIO DUCA. C'è stato un giudizio anche molto negativo, nel senso che non è stato detto che da noi si dovrebbe fare una cosa di questo tipo, anzi! Invece, nella descrizione presente nel documento, sembrerebbe che vi sia un auspicio ad andare in questa direzione. Non so se sbaglio, ma mi sembra che nessuno di noi sia d'accordo su questo punto.

PRESIDENTE. In questo caso, il problema non è se noi possiamo auspicare o meno una riforma in tal senso, ma ciò che secondo noi è stato detto nel corso dell'audizione. Può darsi che nella forma in cui è scritto sembri che chi ha parlato abbia un'idea favorevole rispetto a quanto viene affermato.

In ogni modo, accantoniamo la proposta Duca 19, per esaminarla successivamente.

Passiamo all'esame della proposta Duca 20. Accolgo tale proposta a condizione che venga riformulata, sostituendo l'ultimo periodo con il seguente: «Infine è stata ribadita l'esigenza di configurare l'Agenzia quale soggetto indipendente e di garanzia in condizioni di terzietà, come pure la necessità della pubblicità dei suoi atti.». Onorevole Duca, accetta la riformulazione proposta?

EUGENIO DUCA. Sì, signor presidente.

PRESIDENTE. Sta bene, onorevole Duca, la recepiamo nel testo.

Passiamo all'esame della proposta Duca 21, sulla quale ricordo di aver espresso parere favorevole nel testo riformulato. Onorevole Duca, accetta la riformulazione proposta?

EUGENIO DUCA. Signor presidente, capisco che quando si parla di questioni sindacali c'è un po' di preoccupazione, o di sospetto, diciamo così...

PRESIDENTE. Non usi parole grosse!

EUGENIO DUCA. Dicevo sospetto nel senso buono, non intendo...

PRESIDENTE. Sospetto non è mai nel senso buono, mi scusi!

EUGENIO DUCA. Forse non è la parola giusta, però... Resto dell'opinione che la formulazione originaria sia più opportuna; tuttavia, siccome il documento che verrà approvato correrebbe il rischio di non contenere - perché il testo alternativo proposto dai gruppi Democratici di sinistra-l'Ulivo, Margherita, DL-l'Ulivo e Misto non verrebbe approvato, se posto in votazione - la parte di audizioni che hanno riguardato le organizzazioni sindacali rappresentative del settore del trasporto aereo (i piloti, i controllori di volo e tutti gli altri lavoratori del settore), accolgo la sua formulazione, signor presidente.

PRESIDENTE. Sta bene, onorevole Duca, la recepiamo nel testo.

Passiamo all'esame della proposta Duca 22, sulla quale ricordo di aver espresso parere contrario perché si perviene a conclusioni alternative; inoltre, per come è configurato il documento, nelle intenzioni dell'onorevole Duca, tale proposta è anche propedeutica all'abolizione del paragrafo 8.

EUGENIO DUCA. Se ho capito bene, dopo voteremo la soppressione del paragrafo 8, quando sarà il momento...

PRESIDENTE. Non abbiamo ancora sciolto questo nodo.

EUGENIO DUCA. Insisto per la votazione della mia proposta Duca 22, perché così rispetteremo i compiti che la Commissione si è prefissata quando abbiamo istituito il Comitato paritetico. Non intendo rileggere il dispositivo della deliberazione con cui abbiamo dato inizio ai lavori del Comitato paritetico, tuttavia erano queste le conclusioni cui si doveva giungere, vale a dire pervenire allo stato di conoscenza dell'attuale sistema di trasporto, con riferimento ai livelli di sicurezza del sistema stesso.

Pensiamo che concludere i lavori definendo i principali elementi che sono emersi nel corso delle audizioni, insieme ad alcuni difetti ed alle lacune riscontrate, sarebbe il modo corretto di concludere l'indagine, senza peraltro pregiudicare ai singoli gruppi, alle forze politiche ed allo stesso Governo la possibilità di giungere autonomamente, apportando i necessari miglioramenti alla normativa in vigore, a soluzioni in grado di risolvere le lacune ed i mancati funzionamenti riscontrati. Purtroppo, invece, si continua ad insistere sul capitolo conclusivo che non ci trova d'accordo, perché si indicano indirizzi da seguire che contrastano, ad esempio, con alcune proposte di legge già depositate alla Camera e al Senato (non solo dal nostro gruppo, ma anche da altri), nelle quali autonomamente ogni forza politica ha già individuato il tipo di soluzione da dare, anche se, ovviamente, è sempre possibile rivederle.

Non riteniamo opportuno, quindi, che già nelle conclusioni della Commissione si individuino percorsi e soluzioni legislative che possano contrastare con alcune intuizioni, frutto di una autonoma elaborazione dei singoli gruppi parlamentari, già evidenziate e depositate. Per questi motivi, insisto sulla votazione della proposta Duca 22, auspicando un voto favorevole anche da parte degli altri deputati.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta Duca 22, sulla quale ricordo di aver espresso parere contrario.

(È respinta).

Accogliendo la richiesta formulata nella seduta del 12 giugno dall'onorevole Panattoni, pongo in votazione la proposta Duca 35, inizialmente considerata proposta di testo alternativo.

(È respinta).

Passiamo all'esame della proposta Pasetto 23, sulla quale ricordo di aver espresso parere contrario.

GIORGIO PASETTO. Signor presidente, potrei riformulare la mia proposta Pasetto 23 inserendo le parole: « da inquadrare nella più ampia riforma di tutto il sistema dei trasporti ». Credo che questo non muti la sostanza...

PRESIDENTE. Ciò vorrebbe dire vincolare la riforma di questo settore alla più ampia riforma...

GIORGIO PASETTO. Alla più ampia riforma della sicurezza del trasporto aereo...

PRESIDENTE. Mantengo il parere contrario.

Pongo in votazione la proposta Pasetto 23.

(È respinta).

Passiamo all'esame della proposta Pasetto 24, sulla quale ricordo di avere espresso parere contrario.

GIORGIO PASETTO. Vede, signor presidente, come ho già accennato l'altra volta, su alcune indicazioni, ed anche su alcune assunzioni rispetto a quanto è emerso dai verbali, lei è molto penetrante.

Tuttavia, vorrei che venisse approfondito questo punto, e la mia proposta non fa altro che ribadire, sostanzialmente, una linea sulla quale, sia pure indirettamente, la Commissione si era espressa, riguardo all'esigenza che i compiti ed i servizi di controllo, per quanto riguarda il *gate to gate*, rimangano in capo all'ENAV.

In questo caso non si tratta di essere penetranti, ma di fissare principi. Se non si tratta di una questione di merito, non si comprende per quale motivo rispetto a questa integrazione che proponiamo, lei esprima parere contrario. In mancanza di una spiegazione, il suo parere contrario riguarderebbe la funzione ipotizzata per l'ENAV, che tra l'altro è stata ribadita dal neocommissario dell'ente.

PRESIDENTE. Pensavo di essere stato sufficientemente chiaro nella precedente

seduta. La spiegazione è piuttosto semplice: il controllo aereo, ovviamente, deve comprendere anche la fase terminale del volo, quindi anche la fase a terra. Proprio la definizione *gate to gate* rischia di essere approssimativa rispetto alla specificità di questa funzione. Penso che da parte di tutti vi sia consenso rispetto all'aspettativa da lei indicata, ma sembra inopportuno inserire una definizione che potrebbe essere fraintesa.

GIORGIO PASETTO. Troviamo il modo per chiarirlo.

PRESIDENTE. È impossibile, perché lei entra nel merito di una problematica di carattere tecnico e occorrerebbe una lunga analisi diretta ad identificare una possibilità determinata, pur avendo diverse opzioni, anche se relative al *gate* finale e non alla parte terminale del volo.

GIORGIO PASETTO. Ma questo è ciò che avviene nel documento alla lettera b) del quarto capoverso del paragrafo 8.1.

PRESIDENTE. In questo caso si tratta di funzioni. Non entriamo nel merito del controllo. Lei, onorevole Pasetto, entra nel merito del *gate to gate*. Poiché anche su questo punto vi sono problematiche diverse, emerse non con chiarezza, ma comunque emerse...

GIORGIO PASETTO. Non è così. Se il commissario dell'ENAV durante l'audizione afferma...

PRESIDENTE. L'audizione del commissario dell'ENAV non è considerata nella stesura del documento, perché è avvenuta successivamente e dobbiamo attenerci a quanto ascoltato nel corso dell'indagine conoscitiva.

LUIGI MURATORI. Vorrei ricordare che le norme ICAO sono contrastanti rispetto al *gate to gate* per quanto riguarda la condivisione del servizio di *Apron management* sui piazzali di parcheggio.

GIORGIO PASETTO. Non è proprio così, poiché esistono due differenti interpretazioni.

LUIGI MURATORI. Infatti, poiché si tratta di un'interpretazione ancora da chiarire, penso sia logico rimanere sul piano generale.

PRESIDENTE. Il rifiuto della proposta non significa che il nostro atteggiamento sia contrario al concetto che lei tende ad esprimere in maniera sintetica. Come dice giustamente l'onorevole Muratori, su questo punto esiste ancora ambiguità nell'interpretazione e riteniamo preferibile lasciare una maggiore apertura.

EUGENIO DUCA. La lettera *b*), in cui si effettua la descrizione di alcune funzioni, si conclude con queste parole: « tali funzioni dovrebbero spettare all'Autorità nazionale dell'aviazione civile (ENAC) ed estendersi a tutte le aree di attività dell'aviazione civile », svolgendo un esame delle funzioni ed individuando l'ente a cui dovrebbero spettare.

La proposta dell'onorevole Pasetto può anche essere riformulata, ma in essa si sostiene che l'ENAV dovrebbe svolgere servizi di assistenza al volo, in torre e nel piazzale. Possiamo anche non utilizzare l'espressione *gate to gate*.

PRESIDENTE. È già indicato nella lettera *c*), dove si precisa « funzione di fornitura dei servizi di assistenza al volo ».

GIORGIO PASETTO. Non è la stessa cosa.

EUGENIO DUCA. È molto generico.

PRESIDENTE. È volutamente generico.

EUGENIO DUCA. La proposta tende a precisare che ci si riferisce all'intero ciclo dell'assistenza al volo, quindi, sia al volo in quota, sia all'avvicinamento, sia all'atterraggio o al decollo a partire dalla chiusura del portello.

LUIGI MURATORI. A termini di norma, il piazzale è di pertinenza del gestore aeroportuale. Esistono aeroporti con una grande movimentazione dei piazzali, i quali attraverso una convenzione con l'ENAV hanno deciso di affidare la responsabilità della gestione del piazzale a tale ente, avendo introiti di carattere commerciale in altre aree, ma negli aeroporti minori la situazione è molto più complicata.

In maniera logica, giusta e coerente, il presidente ha lasciato volutamente la questione aperta, in modo tale che possa essere eventualmente definita e disciplinata, quando si entrerà nel merito dell'articolato del futuro provvedimento legislativo.

ANDREA GIBELLI. Nei precedenti interventi ho sostenuto la necessità di gerarchizzare con grande precisione le funzioni, in modo da evitare sovrapposizioni. Prendo spunto dalla proposta Pasetto, che condivido nello spirito e ritengo assolutamente pertinente, anche se potrà essere definita in maniera più precisa soltanto attraverso le iniziative legislative che seguiranno la definizione di linee guida cui riferirsi.

Ho già avuto modo di apprezzare il tentativo di individuare con precisione il soggetto controllore. Oggi, in maniera volutamente generale — per non uscire dallo spirito di individuazione di linee guida come contenitore comune sulla base del quale ogni gruppo potrà successivamente presentare proprie proposte legislative —, alla lettera *b*), sono individuate funzioni di controllo spettanti all'ENAC, ma in un mio precedente intervento avevo sottolineato l'importanza delle funzioni di indirizzo politico ed economico in capo al ministero per la tutela dell'interesse pubblico. Ritengo che le pertinenti puntualizzazioni dell'onorevole Pasetto troveranno una migliore definizione nella fase di esame delle proposte legislative.

Con questo intervento ho voluto richiamare l'impostazione del gruppo della Lega Nord, che comunque condivide l'impianto del documento conclusivo. Ho utilizzato

l'opportunità offerta dalla discussione sulla proposta Pasetto 24, per sottolineare la posizione del nostro gruppo che si manifesterà chiaramente a conclusione di questo lavoro.

PRESIDENTE. Ribadisco il parere contrario sulla proposta Pasetto 24; la pongo in votazione.

(È respinta).

Riprendiamo l'esame della proposta accantonata Duca 19, relativa, onorevole Pasetto, al concetto del modello britannico. Il presidente dell'ENAC, Roma, nel corso dell'audizione, ha affermato: « è chiaro che la soluzione potrebbe essere rappresentata dal sistema britannico » - a cui segue una spiegazione di questo sistema, - « ciò rappresenterebbe un elemento di chiarezza ma credo che in Italia comporterebbe una rivoluzione forse culturale oltre che giuridica (per la normativa attualmente vigente) da affrontare in termini di medio periodo ».

Non sembra quindi fornire una valutazione negativa. La sintesi effettuata, se proprio dobbiamo dare una caratterizzazione, sembra optare più verso un'opinione positiva. Infatti, l'esordio del presidente Roma è decisamente favorevole verso questo tipo di rappresentazione nel momento in cui afferma « è chiaro che la soluzione potrebbe essere rappresentata dal sistema britannico ».

EUGENIO DUCA. No, signor presidente, nel documento conclusivo si rovescia il concetto. Infatti, quanto da lui affermato diventa l'esatto opposto, quando si scrive: « pur nella consapevolezza della rivoluzione culturale e giuridica che ciò comporterebbe, il modello britannico come modello a cui ispirarsi ».

È diverso: nel documento si afferma che, per risolvere tutti i problemi, dovremmo ispirarci al modello britannico, mentre il presidente Roma afferma che si tratta di una realtà che, probabilmente, non si realizzerà mai in Italia e che comunque ha bisogno di tempi di medio periodo.

PRESIDENTE. Se volete, riprendiamo quello che ha detto il dottor Roma e facciamo prima, tanto il contenzioso mi sembra minimo, perché ci interessa riprendere ciò che è stato detto.

Propongo di sostituire il capoverso che la proposta Duca 19 intende sopprimere con il seguente: « Inoltre, nel corso della stessa audizione, in relazione al problema della presenza negli aeroporti di numerosi enti tra loro non adeguatamente coordinati, il presidente Roma ha affermato come sia »chiaro che la soluzione potrebbe essere rappresentata dal sistema britannico, dove l'autorità di aviazione civile opera svolgendo un compito di polizia, ma l'intera responsabilità della gestione aeroportuale viene lasciata al gestore dello scalo«, il quale può scegliere tra diverse società che svolgono il servizio »di torre«, ovvero i servizi antincendio o di controllo bagagli. Sempre secondo le dichiarazioni del presidente Roma, »ciò rappresenterebbe un elemento di chiarezza, ma in Italia comporterebbe una rivoluzione forse culturale oltre che giuridica« che si può affrontare solo i termini di medio periodo ».

Onorevole Duca, accetta la riformulazione proposta ?

EUGENIO DUCA. Sì, signor presidente.

PRESIDENTE. Sta bene, la recepiamo nel testo.

Passiamo all'esame della proposta Pasetto 25, sulla quale ricordo di aver espresso parere contrario.

GIORGIO PASETTO. Comprendo come si stia facendo un lavoro di « moviola ». Chi si intende di televisione sa che si possono fare riprese per ore ed ore e poi, assumendo pezzi, si può ricostruire un messaggio. Lei è certo che nessuno abbia parlato di terziarietà in tutte le audizioni ? Siccome lei fa sempre riferimento alle audizioni, punto di forza...

PRESIDENTE. Ci stiamo riferendo al paragrafo 8 del documento conclusivo.

GIORGIO PASETTO. Allora, questa è una sua opinione?

PRESIDENTE. Queste sono le conclusioni: la logica del paragrafo 8 non è la medesima dei paragrafi precedenti, perché rappresenta la parte propositiva.

GIORGIO PASETTO. Ho capito. Se è così, lei non immagina una posizione terza rispetto a chi vigila e a chi gestisce?

PRESIDENTE. Sì, la immagino, tuttavia, come cercavo di spiegare l'altra volta, lei vuole aggiungere agli obiettivi quella che, a nostro avviso, è una funzione.

GIORGIO PASETTO. La inserisca come obiettivo!

PRESIDENTE. È chiaro che l'ente regolatore non deve essere l'ente operativo: su questo punto, forse è d'accordo anche l'onorevole Gibelli, che ha particolarmente insistito su questo aspetto.

Mi sembrava che ci fosse equilibrio tra i tipi di obiettivi che ci poniamo — la caratterizzazione che lei, onorevole Pasetto, richiede — e le funzioni, che sono invece abbastanza precisate. Siccome abbiamo detto che esiste un problema di duplicazione, di sovrapposizioni di competenze e di mancata chiarezza, l'unica cosa che mi fa paura è il rischio che nel momento in cui si invoca la terzietà di un ente, in questo caso l'ENAC, tale terzietà — che invece va benissimo per l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo — diventi qualcosa che esce dalla catena di comando e di controllo.

GIORGIO PASETTO. No, perché non possiamo fare riferimento alle norme ICAO, al cielo unico europeo ed alle direttive comunitarie quando questo è un principio fondamentale della gestione del sistema. La mia proposta intende introdurre questo criterio: chi fa una cosa non ne fa un'altra, ed è necessario che accanto all'ENAC e all'ENAV SpA vi sia un soggetto terzo. Quando lei, signor presidente, nega questa affermazione, in realtà intro-

duce indirettamente il principio secondo il quale un ente titolare di funzioni di regolazione può essere anche ente di gestione.

Per carità, lei è liberissimo di farlo...

PRESIDENTE. Lei intende dire che l'ente di regolazione è l'ENAC, mentre l'ente operativo è l'ENAV SpA, come mi sembra di capire?

GIORGIO PASETTO. Spero che sarà così!

PRESIDENTE. Se questo è il senso della sua proposta, è possibile anche accoglierla nel senso in cui la esprime. A mio avviso, va inserita con chiarezza tra le funzioni e non tra gli obiettivi, perché allora occorrerebbe definire già negli obiettivi tutta la scala dei valori, mentre se gli obiettivi hanno un carattere generale...

GIORGIO PASETTO. Mi scusi, signor presidente, ma questa è l'affermazione di un principio in base al quale chi fa la gestione...

PRESIDENTE. ...chi fa la regolazione non può avere un compito operativo...

GIORGIO PASETTO. Delle due, l'una!

PRESIDENTE. Siamo tutti d'accordo. Mi consenta di inserirlo fra le funzioni, invece che tra gli obiettivi.

ANDREA GIBELLI. Signor presidente, questo diventa l'attuazione nelle funzioni rispetto ai principi generali posti alla lettera *c)* del quarto capoverso del paragrafo 8. 1 del documento conclusivo, che garantisce la gerarchizzazione delle decisioni, se ho compreso bene lo spirito della proposta di modifica.

PRESIDENTE. Esatto. Quindi, tale proposta va inserita nel capoverso relativo alle funzioni principali. Ora, specifichiamo meglio, alla lettera *b)* del sesto capoverso del paragrafo 8.1, che l'ente regolatore...

GIORGIO PASETTO. Può essere benissimo inserito come premessa, come linea di indirizzo generale...

PRESIDENTE. Ma non è l'unico punto di approfondimento di cui abbiamo bisogno, onorevole Pasetto!

GIORGIO PASETTO. Questo è fondamentale, signor presidente: è l'asse principale intorno al quale ruoterà la riforma, se vogliamo fare riferimento alla normativa ICAO.

PRESIDENTE. È quanto stiamo dicendo.

GIORGIO PASETTO. Mi sembra di sottolineare una cosa scontata.

PRESIDENTE. Potremmo scrivere che, all'interno della gerarchizzazione decisionale e dell'individuazione univoca delle responsabilità e delle funzioni, vi sia anche la necessità di non sovrapporre le funzioni di regolazione e quelle operative: può essere questo il senso?

GIORGIO PASETTO. Già va meglio!

EUGENIO DUCA. Posso rivolgerle un'altra domanda signor presidente? A suo avviso, è opportuno inserire le parole « gerarchizzazione decisionale »? Dal momento che parliamo di autonomia degli enti e di autonomia del ministero nelle funzioni di indirizzo, individuiamo una gerarchia tra gli enti o fra le società di gestione? Il termine « gerarchizzazione » ha un significato ben preciso: vuol dire che qualcuno comanda su qualcun altro.

PRESIDENTE. Attenzione, è una premessa: quando affermiamo che al Ministero compete la vigilanza, all'ENAC la regolazione e all'ENAV SpA l'operatività sul traffico, gerarchizziamo le decisioni, vale a dire che creiamo un ordine delle competenze e della capacità decisionale.

EUGENIO DUCA. Ma più che una gerarchizzazione, non dovrebbe essere un'in-

dividuazione degli organi decisionali? Perché « gerarchizzare » significa che qualcuno sovrintende a qualcun altro.

PRESIDENTE. In questo caso, no.

ANDREA GIBELLI. Non avevo inteso « gerarchizzare » come una sorta di dipendenza.

PRESIDENTE. Onorevole Duca, purtroppo stiamo parlando di una proposta di modifica che non esiste in questo momento!

EUGENIO DUCA. Infatti, le ho detto che non era una proposta; lo chiedevo solo...

PRESIDENTE. C'è anche un problema regolamentare!

LUIGI MURATORI. Possiamo eliminare il termine « gerarchizzazione », sostituendolo con « individuazione » o « definizione »?

LUIGI MARTINI. Se ho capito bene, lei, signor presidente, non intendeva che l'ENAV SpA è sopra un altro ente, o che l'ENAC è sopra all'ENAV SpA...

PRESIDENTE. La gerarchia delle decisioni è una cosa diversa rispetto al fatto che le decisioni abbiano un'influenza l'una sull'altra; in altri termini, la gerarchia significa l'assegnazione del ruolo della decisione stessa.

LUIGI MARTINI. Ed allora utilizziamo quel termine! Si tratta solo di un suggerimento, signor presidente, perché non ho presentato proposte in merito.

PRESIDENTE. Si può trovare un sinonimo nel senso di individuazione di ruoli decisionali o delle fasi decisionali, anche se mi sembra più complicato...

LUIGI MURATORI. Tra le altre cose, se mi è consentito, la gerarchizzazione intesa dal punto di vista della responsabilità

decisionale è un concetto diverso: non implica superiorità o inferiorità. Tuttavia, non vi è dubbio che dalla discussione, grazie al contributo di tutti, emerge come sia fondamentale che esista un ente regolatore e soggetti che erogano, invece, servizi. Allora, tra questi, l'ENAV Spa è equiparata fondamentale alle società di gestione.

PRESIDENTE. Dal momento che su questo concetto siamo tutti d'accordo, possiamo utilizzare una formula diversa affinché sia chiaro il concetto che tutti noi abbiamo espresso. In sostanza, propongo di riformulare nei seguenti termini la lettera c) del quarto capoverso del paragrafo 8.1: « c) chiara definizione ed attribuzione dei compiti decisionali ed individuazione univoca delle responsabilità e delle funzioni, separando nettamente funzioni di regolazione e funzioni di erogazione dei servizi ».

Onorevole Pasetto, è d'accordo?

GIORGIO PASETTO. D'accordo, signor presidente, ritiro la mia proposta 25.

PRESIDENTE. Sta bene, onorevole Pasetto, recepiamo nel testo la riformulazione che ho proposto.

Ricordo che è stata recepita la proposta Pasetto 26.

Passiamo all'esame della proposta Pasetto 27, riguardante la questione della terzietà dell'autorità preposta all'aviazione civile.

LUIGI MURATORI. Signor presidente, la terzietà dell'*authority* è già garantita dalla legge istitutiva, quindi la proposta Pasetto 27 mi sembra pleonastica.

PRESIDENTE. Esiste un criterio di vigilanza del ministero sulle attività dell'ENAC; non si tratta di un ente autonomo. A parte la normativa internazionale a cui fa riferimento, al ministero rimane una funzione di vigilanza, e l'onorevole Gibelli aggiunge anche di controllo.

GIORGIO PASETTO. Si può eventualmente sopprimere la parola « indipendenza ».

PRESIDENTE. Anche il termine terzietà: la sottolineatura finale contenuta nella proposta 27 riguarda esattamente quanto abbiamo inserito alla lettera c). Mi sembra pericoloso inserire il riferimento alla terzietà ed all'indipendenza in previsione del futuro intervento legislativo.

Pongo in votazione la proposta Pasetto 27.

(È respinta).

Passiamo all'esame della proposta Pasetto 28. Vorrei ricordare che la parte iniziale fa riferimento ad una normativa comunitaria inesistente, mentre la seconda parte si richiama ad una funzione dell'operatore non più presente nella seconda bozza del documento conclusivo e riprende anche il concetto di direttore di aeroporto.

GIORGIO PASETTO. No, presidente. Nel documento al paragrafo 8.2.3, al secondo capoverso, è scritto: « Nel contesto regolamentare delineato dall'ICAO non è prevista la figura del direttore di aeroporto, contemplata invece dall'ordinamento italiano come unico esempio tra le legislazioni nazionali ». Ciò non è vero.

La invito a leggere il paragrafo 5.1.1 del DOC 9774/AN/969 sull'autorità di controllo: « Sarà necessario che tutti gli Stati istituiscano nell'ambito della CAA un ente cui attribuire la responsabilità di controllare che i requisiti stabiliti nelle sezioni 1.2 e 1.3 » — quelle che riguardano la gestione aeroportuale — « dell'Annesso 14 volume I siano rispettati. La struttura organizzativa ed il personale di questo ente, da qui in avanti denominato Direzione degli standard e della sicurezza degli aerodromi (DASS) varierà a seconda del livello dell'attività aeronautica del singolo Stato ».

La figura del direttore di aeroporto non è esclusa, come viene affermato nel documento, ma ogni Stato la attua in relazione

al proprio ordinamento. Non è possibile che vi sia una norma riguardante tutti gli Stati e gli aerodromi del mondo.

PRESIDENTE. Il documento da lei letto non prevede neppure che vi sia separazione tra quello che noi abbiamo definito l'operatore aeroportuale ed il gestore, prevedendo che siano esattamente la stessa cosa.

GIORGIO PASETTO. Non è giusto neanche questo!

PRESIDENTE. Il licenziatario, come è definito in inglese, è certificato dalla licenza (in italiano la definiamo concessione, anche se non è esattamente la stessa cosa) e diviene anche l'operatore di aerodromo diciamo operatore o esercente aeroportuale. Abbiamo accuratamente evitato, in questa fase, di fornire questo tipo di definizione, poiché da parte vostra è stato sollevato il problema che dovesse esservi una separazione tra l'operatore aeroportuale ed il gestore, cioè il concessionario.

GIORGIO PASETTO. Non è in discussione il lavoro da lei svolto, ma — ripeto — nel documento conclusivo si afferma che « non è prevista la figura del direttore d'aeroporto, contemplata invece dall'ordinamento italiano come unico esempio tra le legislazioni nazionali ». Non è così.

PRESIDENTE. Il direttore di aeroporto, come attualmente definito, non è previsto.

GIORGIO PASETTO. Dobbiamo arrivare ad una riforma e, quando la discuteremo proporrò un emendamento. Si tratta di due ambiti sostanzialmente diversi: uno tecnico relativo alla gestione aeroportuale, l'altro, riteniamo, relativo al direttore di aeroporto. Si tratta, comunque, di una discussione che affronteremo quando ci confronteremo sul piano legislativo, mentre questo punto del testo proposto nega una parte del documento ICAO.

PRESIDENTE. Nel documento 9774, al paragrafo 3D.4.2 è scritto: « L'esercente aeroportuale » — che è la traduzione di *aerodrome operator* — « obbligherà tutti gli utenti dell'aerodromo, ivi inclusi gli operatori i cui aeromobili hanno residenza abituale presso l'aerodromo, gli enti che si occupano delle manovre a terra e le altre organizzazioni che svolgono attività autonomamente presso l'aeroporto relativamente al volo o all'*handling* degli aeromobili, a rispettare gli obblighi stabiliti dall'esercente aeroportuale per quanto riguarda la sicurezza in aeroporto. L'esercente aeroportuale controlla che tali obblighi siano rispettati ». Il paragrafo 3D.4.3 prosegue: « L'esercente aeroportuale richiede a tutti gli utenti dell'aerodromo, ivi inclusi gli operatori i cui aeromobili hanno residenza abituale presso l'aerodromo, gli enti che si occupano delle manovre a terra e a tutte le altre organizzazioni di cui al punto 3D.4.2, di collaborare al programma della sicurezza e dell'uso sicuro dell'aerodromo comunicando immediatamente eventuali incidenti, contrattempi e guasti che incidono sulla sicurezza ».

Si tratta sempre dell'esercente aeroportuale, figura prevista dal documento citato, ma che rappresenta la sintesi tra l'operatore ed il concessionario. La normativa ICAO è molto più restrittiva rispetto all'eventualità che noi poniamo. Noi contempliamo, senza indicare una precisa soluzione, il problema della separazione tra gestore ed operatore, mentre il documento 9774 considera soltanto l'operatore d'aerodromo, che nella traduzione italiana è l'esercente d'aeroporto, il quale è licenziatario, operatore e, volendo, svolge anche le funzioni di direttore.

Non si tratta di un dirigente di aeroporto. Riprendiamo il paragrafo 5.1.1 del documento conclusivo: « Sarà necessario che tutti gli Stati istituiscano un ente cui attribuire... »

GIORGIO PASETTO. Ogni Stato può organizzare l'ente autonomamente.

PRESIDENTE. Se parliamo di ente, dobbiamo prendere in considerazione l'ENAC e non il direttore di aeroporto.

GIORGIO PASETTO. Quando lei afferma che non è prevista la figura del direttore di aeroporto, in realtà nega che la normativa internazionale ammetta questa possibilità.

PRESIDENTE. Il documento 9774 è stato interpretato non in senso restrittivo.

Abbiamo affermato sicuramente, che non esiste una funzione di direttore dell'aeroporto con le competenze di cui oggi è titolare e, presumibilmente, con tutte le relative complicazioni. Non abbiamo affermato che « l'operatore » - che potrebbe essere la versione più moderna della figura del direttore - e il licenziatario siano la stessa cosa, ma da nessuna parte è scritto che debba esserci il direttore di aeroporto: questo è assolutamente vero. Se poi si prevede un ente nazionale - come avviene in Italia -, la normativa non afferma neanche che debba necessariamente avere strutture periferiche che risiedono nell'aeroporto.

GIULIO ANTONIO LA STARZA. Volevo solo chiedere un chiarimento, perché purtroppo la realtà italiana è molto diversificata. Abbiamo aeroporti come Milano dove, sicuramente, non esiste nessun problema ad avere né l'esercente aeroportuale, né l'operatore, né tanto meno la società di gestione, ma esistono anche aeroporti come Luni-Sarzana, Albenga, Treviso e Padova. Come andremo a strutturare questo esercente aeroportuale?

PRESIDENTE. Questa è un'altra domanda, onorevole La Starza, cui non abbiamo dato risposta. Io ho voluto solamente inserire nel documento il fatto che in Italia vi è una difformità rispetto a tutte le altre legislazioni nazionali ed alla normativa ICAO, nelle quali non esiste propriamente la definizione di direttore dell'aeroporto e delle relative funzioni.

GIULIO ANTONIO LA STARZA. Traducendo dall'inglese, abbiamo previsto un esercente aeroportuale, che sarà il licenziatario...

PRESIDENTE. Lo abbiamo chiamato « l'operatore aeroportuale », e lo abbiamo volutamente chiamato « operatore » per evitare di introdurre da subito, nel documento conclusivo, una figura del licenziatario certificato come operatore.

GIULIO ANTONIO LA STARZA. È una funzione molto delicata, ovviamente, perché dobbiamo tutelare anche gli interessi del cittadino.

PRESIDENTE. La tesi di fondo che sosteniamo in questo documento è l'adeguamento alla normativa internazionale. Allora, la normativa internazionale è già molto più restrittiva, e non si pone nemmeno il problema di cosa possa accadere nel piccolo o nel grande aeroporto: essa prevede solamente che chi ha la gestione dell'aeroporto è anche operatore dell'aeroporto stesso. Inoltre, la normativa internazionale non si pone nemmeno il problema - che invece noi, giustamente, ci poniamo - di sapere a quale figura sia alla fine delegata la sicurezza (vale a dire come coniugare efficienza ed economicità di gestione e sicurezza, tema sollevato in più di una occasione), oppure come coniugare la circostanza che vi siano grandi aeroporti dove questa figura c'è e piccoli aeroporti dove, invece, questa figura non esiste. Noi abbiamo solamente detto che occorre un « autorità », anche se non abbiamo voluto chiamarla in questo modo, ma abbiamo preferito definirla « operatore », non specificando ad oggi verso chi sia sostanzialmente dipendente, per lasciare aperta la possibilità di esprimere una normativa innovativa domani. Tuttavia, abbiamo anche detto che la legislazione italiana ad oggi, rapportata alla normativa ICAO, prevede una figura che non esiste da nessuna parte, tanto meno nella normativa internazionale.

GIORGIO PASETTO. Abbia pazienza, signor presidente, ma lei da dove ricava che dalla normativa ICAO non è prevista la figura di alcun direttore di aeroporto? È chiaro che il direttore di aeroporto discende dall'istituzione di una autorità.

L'annesso 14 ICAO, al punto 5.1, consente un attore «terzo» rispetto agli altri — sto parlando di coloro che interagiscono con la gestione —, che può prefigurare anche un organismo di carattere tecnico. Inoltre, dice chiaramente che va istituito nel quadro della legislazione degli Stati e delle modalità dello specifico Stato, un ente pubblico che svolge invece un'attività di questo tipo: questo è scritto chiaramente.

Allora, questa parte del documento conclusivo va sostanzialmente cambiata, perché se lei fa riferimento al contesto regolamentare dell'annesso 14 ICAO, quest'altro aspetto va quanto meno indicato.

PRESIDENTE. Vorrei sentire anche i gruppi della maggioranza.

LUIGI MARTINI. Signor presidente, mi sembra che così com'è scritto nel documento, l'annesso 14 ICAO sia stato rappresentato in maniera abbastanza chiara. Poi, è ovvio che in sede di approfondimento occorrerà stabilire quale sarà la figura nella nostra realtà, ma mi sembra che il presidente abbia chiarito benissimo che non è in questa fase che tale figura deve essere chiarita. Tuttavia, è fuori dubbio che l'annesso 14 ICAO afferma quello che è riportato nel documento.

GIORGIO PASETTO. No, se lo legga! Nega che esista una seconda figura?

LUIGI MARTINI. Non lo nega neanche il documento!

GIORGIO PASETTO. No, lo nega. Prima si dice che facciamo un documento che non vuole essere penetrante, e poi si afferma in maniera definitiva che non vi sarà il direttore dell'aeroporto...

LUIGI MARTINI. Vi sarà un ente regolatore e certificatore!

GIORGIO PASETTO. Ho capito, è chiaro! Formuliamolo però in modo diverso, perché detto così è chiaro che facciamo

riferimento all'attuale normativa; se la dobbiamo cambiare, allora facciamo riferimento all'annesso ICAO.

LUIGI MURATORI. Posso domandare al presidente se reputa essenziale il mantenimento del capoverso in questione?

PRESIDENTE. Guardi, onorevole Pasetto, la soluzione più semplice potrebbe essere la soppressione del secondo capoverso del paragrafo 8.2.3.

GIORGIO PASETTO. Quello relativo al contesto regolamentare?

PRESIDENTE. Esatto: resterebbe, invece, il terzo capoverso. Onorevole Pasetto, è d'accordo?

GIORGIO PASETTO. D'accordo, signor presidente, ritiro la mia proposta 28.

PRESIDENTE. Sta bene, onorevole Pasetto, recepiamo nel testo la riformulazione che ho proposto.

Passiamo l'esame della proposta Pasetto 29, sulla quale ricordo di aver espresso parere contrario.

RENZO LUSETTI. Mi sembra di capire che la proposta Pasetto 29 intende evitare di lasciare uno spazio eccessivamente ampio all'operatore aeroportuale, perché, se si coordina l'attività di più soggetti, mi sembra che ciò rappresenti un peso eccessivo per l'operatore stesso. A mio avviso, il coordinamento tecnico appare maggiormente funzionale rispetto a tutti i discorsi che abbiamo svolto durante i lavori del Comitato paritetico. Tecnicamente, nell'aeroporto si fa un coordinamento; si tratta di un aggettivo che dà l'idea di un'impostazione completamente diversa, perché l'aeroporto non può avere pieni poteri rispetto a tutto il resto. Date a Cesare quello che è di Cesare: se l'aeroporto deve coordinare tecnicamente, mi sembra che ciò debba essere specificato.

PRESIDENTE. Ribadisco il parere contrario.

EUGENIO DUCA. Il coordinamento di tutti i soggetti: si tratta di coordinare l'attività degli operatori...

PRESIDENTE. Si tratta di coordinare l'attività di tutti i soggetti operanti in ambito aeroportuale...

EUGENIO DUCA. Per tutti i soggetti si intende pubblici e privati o solo privati?

PRESIDENTE. Sappiamo, per esempio, che è possibile coordinare i vigili del fuoco, ma non è possibile coordinare la polizia, che rimane comunque autonoma ed indipendente.

EUGENIO DUCA. La dogana?

PRESIDENTE. Ma sappiamo che ciò contraddice la legge, se fosse inteso in quel senso...

GIORGIO PASETTO. La mia proposta afferma « con il compito di coordinatore tecnico delle attività », perché altrimenti, se mi permette un paragone calcistico, è come se vi fosse un arbitro che gioca insieme ad una squadra!

PRESIDENTE. L'operatore è una squadra!

GIORGIO PASETTO. Sì, ma la squadra in questo caso è sostanzialmente quella della gestione aeroportuale!

PRESIDENTE. Siccome abbiamo parlato a lungo della proposta che riguardava quanto riportato dai vigili del fuoco, quell'attività a nostro avviso andrebbe coordinata dall'operatore. In altri termini, deve esservi la possibilità che l'operatore aeroportuale possa mettere in grado i vigili del fuoco di correre o di essere presenti laddove lo ritenga opportuno (*Commenti del deputato Pasetto*). Non so se questo sia un coordinamento tecnico o un coordinamento e basta: ho l'impressione che si tratti di qualcosa di più di un coordinamento tecnico.

LUIGI MARTINI. È un coordinamento operativo!

EUGENIO DUCA. Se si tratta di questo, personalmente aggiungerei « tutti i soggetti privati in ambito aeroportuale ed i vigili del fuoco ». Se è mirato solo a questo, dal momento che nel documento si afferma « ...di tutti i soggetti operanti... »...

PRESIDENTE. C'è il timore che si voglia coordinare la polizia: è questo il problema?

EUGENIO DUCA. La polizia, la dogana, l'ente pubblico...

PRESIDENTE. Questo è escluso, perché la legge italiana non lo consente!

EUGENIO DUCA. Appunto!

PRESIDENTE. Quando scriviamo « ...di tutti i soggetti operanti... »...

GIORGIO PASETTO. Se me lo consente, neanche i vigili del fuoco! Voglio vedere il Ministero dell'interno...

PRESIDENTE. Su quell'aspetto possiamo discutere.

LUIGI MURATORI. Ancora non è stata ben definita la figura dell'operatore o direttore aeroportuale e, poiché se la responsabilità finale interdittiva sarà pubblica, tale figura potrebbe anche coordinare la parte pubblica, lascerei il punto in modo generico come ha fatto il relatore.

PRESIDENTE. Possiamo sopprimere le parole « di tutti », perché potrebbero essere fraintese; in tal modo si recepiscono le osservazioni formulate.

LUIGI MURATORI. Prima di passare alla proposta successiva, la invito, presidente, in qualità di relatore, a riformulare il quinto capoverso del paragrafo 8.2.4 riguardante il regime delle concessioni aeroportuali, poiché, così come impostato, potrebbe dare adito ad inconvenienti. Il