

capoverso in questione riporta le seguenti parole: « la concessione dovrebbe comunque essere correlata alla presentazione di un piano di investimenti che sia congruente con il contenuto del piano aeroportuale nazionale definito dal ministro ». Poiché il piano aeroportuale nazionale non è attualmente definito, la preoccupazione che nasce riguarda il fatto che eventuali investimenti potrebbero essere bloccati. Sarebbe quindi opportuno precisare che il piano di investimenti previsto può esser adeguato al contenuto del piano aeroportuale nazionale anche successivamente al rilascio della concessione.

PRESIDENTE. Sta bene, onorevole Muratori, recepisco le sue osservazioni.

Passiamo all'esame della proposta Pasetto 30, su cui ricordo il parere contrario, poiché si tratterebbe di introdurre un meccanismo, che dovrà essere invece definito in sede di riforma. Non intendo esprimere un giudizio negativo rispetto al merito della proposta, ma il parere è contrario perché introdurre tali meccanismi per coloro che sono attualmente gestori può rappresentare un elemento negativo.

Pongo in votazione la proposta Pasetto 30.

(È respinta).

Pongo in votazione la proposta Pasetto 31, su cui ho espresso parere contrario.

(È respinta).

Pongo in votazione la proposta Pasetto 32, su cui ricordo il parere contrario.

(È respinta).

Pongo in votazione la proposta Pasetto 33, su cui ricordo il parere contrario.

(È respinta).

Pongo in votazione la proposta Pasetto 34, su cui ricordo il parere contrario.

(È respinta).

Passiamo all'esame della proposta Duca 3, accantonata nella seduta del 12 giugno 2002. Per recepire la proposta Duca 3, il penultimo periodo della premessa può essere riformulato inserendo, dopo le parole: « rispettive responsabilità », le seguenti: « nonché a migliorare il sistema di recepimento della normativa comunitaria ed internazionale rilevante in materia », poiché il resto della proposta di Duca 3 è già presente in altre parti del documento conclusivo.

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

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

Passiamo all'esame della proposta Pasetto 8, precedentemente accantonata. Al fine di recepire tale proposta, essa può essere riformulata sostituendo, nel paragrafo 1, alle parole: « con tale struttura organizzativa la società può parametrare le proprie attività alle regole del mercato, facendo realmente corrispondere i costi dei servizi ai benefici offerti agli operatori del settore », le seguenti: « tale trasformazione dovrebbe favorire una gestione della società che coniughi l'esigenza di perseguire i massimi livelli di efficienza e di sicurezza con criteri di economicità e di tendenziale corrispondenza tra costi e servizi offerti ».

GIORGIO PASETTO. Condivido la riformulazione della proposta suggerita dal presidente.

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

Passiamo alle dichiarazioni di voto sul documento conclusivo.

EUGENIO DUCA. Signor presidente, abbiamo lavorato, maggioranza ed opposizione, con serietà ed avremmo voluto giungere ad un voto unitario sul documento conclusivo, benché restino alcune differenze anche sulla prima parte. Debbo prendere atto del lavoro comune e dello

sforzo compiuto dal relatore nell'accogliere alcune modifiche ritenute da noi migliorative, ma rimane l'elemento negativo, pregiudiziale per la nostra scelta di voto, riferito al paragrafo 8.

Secondo noi, è sbagliato trarre conclusioni operative dall'indagine conoscitiva svolta dal Comitato paritetico, che ha approfondito molto bene lo stato del sistema di sicurezza del trasporto aereo in Italia: uno stato di sicurezza che al termine delle audizioni è decisamente migliore di quello che abbiamo avuto modo di verificare nel corso dell'indagine. Personalmente, ho iniziato a volare a 16 anni e non ho mai avuto problemi: scherzando, vorrei dire che, quando è iniziata l'indagine conoscitiva sulla sicurezza del trasporto aereo, ho avuto paura!

PRESIDENTE. Ovviamente, la sua è una battuta!

EUGENIO DUCA. Sì, l'ho detto scherzando, ovviamente.

Certo, l'incidente di Linate ha messo in evidenza — anche e soprattutto per una serie di concomitanze che purtroppo un incidente di quelle proporzioni, il più grave nell'aviazione civile italiana, può accadere. Il lavoro del Comitato paritetico ha evidenziato una serie di lacune dal punto di vista normativo e sotto il profilo del coordinamento operativo delle attività ed ha messo in evidenza, purtroppo, anche lacune nei comportamenti: qualche leggerezza, qualche approssimazione e consuetudini che diventano pratica, anziché il rispetto preciso delle procedure previste. Abbiamo riscontrato, inoltre, lacune anche nella manutenzione e nella realizzazione della segnaletica che proprio nel caso di Linate sono state ricorrenti: infatti, due giorni fa ho avuto modo di leggere sui quotidiani che anche il giorno precedente l'evento di Linate è accaduto un fatto analogo che poteva avere le medesime, gravissime conseguenze.

A nostro avviso, l'indagine ha messo in evidenza la necessità di un ruolo pubblico forte sia nella determinazione delle regole, sia nella vigilanza per il loro rispetto, e

l'esigenza di introdurre sanzioni differenziate, ma certe, a seconda delle inadempienze o della loro gravità. L'indagine ha messo in evidenza, altresì, come il sistema delle concessioni alla società di gestione sia ormai un sistema pressoché costante e ripetitivo: una volta che una società ha assunto la gestione, diventa praticamente impossibile rimuoverla. È emerso con evidenza che la sicurezza — e forse su questo punto sarà necessario un parziale ripensamento di quanto già fatto e delle modifiche apportate nel corso degli ultimi anni — non può che essere un elemento costante e sistematico: si tratta, infatti, di un valore in sé che proprio in questo ambito non può, in nessun caso, veder prevalere interessi commerciali o di mercato. Dico ciò anche in rapporto al dibattito svolto sui controllori di volo, sui quali penso che dobbiamo non dico rivedere la trasformazione societaria dell'ente operata in passato, ma chiarire che questa società non può che rimanere sotto il totale controllo pubblico.

Avremmo voluto esprimere un voto favorevole sul documento conclusivo se non vi fosse stato il paragrafo 8, il quale, a nostro avviso, rappresenta una forzatura rispetto a quanto emerso nel corso delle audizioni e all'attuale sistema dell'aviazione civile in Italia. Per questo motivo, il gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo esprimerà voto contrario. Ovviamente, ciò non ci impedirà — così come abbiamo fatto, al pari di altri, durante il lavoro del Comitato — di portare il nostro contributo anche nell'ulteriore fase di modifica legislativa che le Commissioni e il Governo vorranno realizzare. La nostra proposta in materia è stata già presentata; ovviamente, non pensiamo di essere i depositari della verità, e dunque siamo disponibili a discutere anche le proposte già presentate o che verranno presentate all'esame del Parlamento nei prossimi giorni da altri gruppi. Con questo spirito, quindi, confermo il voto contrario dei Democratici di sinistra-l'Ulivo sull'insieme del documento conclusivo, anche se esso è riferito, ovviamente, alla parte finale del documento stesso.

GIORGIO PASETTO. Signor presidente, vorrei premettere che vi è stata una grande attenzione ed una grande dedizione per produrre uno sforzo che tenesse conto anche delle indicazioni emerse e delle valutazioni dell'opposizione, soprattutto da parte del presidente: questo non lo posso assolutamente negare, perché si è trattato di un lavoro estremamente difficile. Desidero esprimere per certi versi anche soddisfazione, perché siamo arrivati alla conclusione di un lavoro e di un percorso che ci ha visto impegnati e che ha sicuramente arricchito la conoscenza della Commissione in ordine alle questioni connesse con la sicurezza. Credo che non dobbiamo dimenticare che il punto dal quale siamo partiti è stato l'evento di Milano, e la ragione per la quale ci siamo impegnati è stata legata all'obiettivo di migliorare la qualità delle strutture e dell'ordinamento di un settore in difficoltà, nonostante vi sia in atto una ripresa, anche in ragione di una caduta della sicurezza. Detto questo, non ho avuto nessuna difficoltà a rimanere sul terreno del confronto sulla seconda parte del documento conclusivo, pur avendo ravvisato, fin dall'inizio, che sulla base delle audizioni svolte sarebbe stato opportuno esaminare gli elementi di conoscenza, dal momento che tali informazioni avrebbero potuto costituire (come costituiscono) l'elemento e la ragione per individuare anche percorsi e proposte di carattere legislativo.

Premesso ciò, vorrei svolgere alcune considerazioni conclusive. Poc'anzi facevo accenno alla moviola, perché ho una vecchia esperienza di lavoro televisivo: si montano 15 ore di materiale e poi si ricostruisce, estrapolando, un percorso. Ora, nel documento conclusivo, bisogna vedere cosa si estrapola e cosa no. Da questo punto di vista, il lavoro fatto non dico non sia ...

PRESIDENTE. È più un « effetto editing », allora, che un « effetto moviola » !

GIORGIO PASETTO. Non dico che manchi il fondamento, tuttavia appaiono alcune forzature. La prima forzatura è lo

sforzo che abbiamo dovuto fare - non perché si tratti della SEA, ma per ragioni politiche - per individuare con chiarezza le responsabilità della SEA, che ci sono. Credo che già durante questo percorso abbiamo migliorato la qualità del lavoro di quella gestione aeroportuale, così come credo che abbiamo migliorato la qualità del lavoro sia dell'ENAV Spa, sia dell'ENAC, se è vero come è vero che in corso d'opera è cambiata la gestione di un ente fondamentale come l'ENAV Spa. Dunque, non è vero che non dobbiamo apprezzare anche il ruolo positivo che abbiamo svolto. Tuttavia, ripeto che per quanto riguarda la gestione e le responsabilità della SEA - non voglio usare parole forti, e non intendo dire che vi sia stato un atteggiamento di omissione - ci sono certamente responsabilità chiare e precise per la segnaletica, l'autorizzazione al decollo e, prima ancora del decollo, all'atterraggio dell'aereo *Cessna*, così come rispetto alla pubblicizzazione della nota riunione, nonché con riferimento all'allarme che, come si evince dalla relazione, risulta essere stato inviato dalla torre. Si tratta di elementi che sostanzialmente non compaiono, e ce ne dispiace.

Per quanto riguarda i problemi delle linee guida, invece - per carità, il presidente ha il dovere ed il diritto di enucleare una sua linea - questo sforzo in parte è stato compiuto più sugli elementi formali, perché credo che anche il valore del lavoro fatto dall'opposizione dovrebbe essere accolto. Noi non abbiamo presentato proposte di modifica che non abbiano contribuito in qualche misura a migliorare la qualità del prodotto; se ciò è vero (come è vero), non credo che il presidente abbia accolto alcune indicazioni soltanto sul piano del galateo, ma ritengo abbia colto gli elementi che migliorano sostanzialmente un documento conclusivo che, dal momento che non lo voteremo, è sostanzialmente il documento della maggioranza. Ciò non toglie, peraltro, che all'interno del documento riconosciamo anche elementi che fanno parte delle nostre indicazioni e delle nostre proposte di modifica.

Per quanto attiene alla seconda parte, onestamente anche in questo caso vi sono punti che, secondo quanto dichiara la maggioranza, potranno essere ulteriormente approfonditi durante la fase legislativa. Noi avremmo preferito che questi fossero definiti all'inizio del percorso, perché ci avrebbe aiutato a svolgere un lavoro nel quale riconoscerci più ampiamente.

Detto ciò, sottolineo l'utilità della politica del confronto che, come abbiamo dimostrato in Commissione, produce risultati positivi grazie al superamento della logica del «braccio di ferro» e dei voti contrapposti. Mi auguro che lo stesso spirito permanga anche nel confronto sulle proposte legislative ed il Parlamento possa introdurre elementi di riforma sulla base della più larga intesa possibile.

Tuttavia, in conclusione, per le ragioni esposte, non posso fare altro che annunciare il voto contrario del mio gruppo.

LUIGI MURATORI. Signor presidente, il nostro gruppo voterà a favore della proposta di documento conclusivo.

Chiedo alla presidenza l'autorizzazione a pubblicare in calce al resoconto stenografico la nostra dichiarazione di voto (*vedi allegato 1*).

PRESIDENTE. Prima di passare alla votazione finale, chiedo che la presidenza sia autorizzata a procedere al coordinamento formale del testo approvato.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Pongo in votazione il documento conclusivo, come modificato per effetto delle riformulazioni presentate e delle proposte di modifica accolte (*vedi allegato 2*). Avverto che, nel caso in cui il documento risulti approvato, il testo alternativo proposto dai gruppi Democratici di sinistra-l'Ulivo, Margherita, DL-l'Ulivo e Misto si intenderà precluso e non sarà posto in votazione.

(È approvato).

Ringrazio, infine, tutti i colleghi per l'eccellente lavoro svolto, faticoso ma largamente positivo. Forse per la prima volta, in sede parlamentare, vi è stato un particolare approfondimento tecnico sulla sicurezza del volo, che è entrato anche nel merito del lavoro degli operatori del settore. Mi auguro che lo spirito di collaborazione, che ci ha accomunato durante questo lungo percorso, non venga perso quando affronteremo le proposte legislative in materia.

La seduta termina alle 17.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la stampa
il 5 luglio 2002.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

A L L E G A T I

ALLEGATO 1

Indagine conoscitiva sulla sicurezza del trasporto aereo.**DICHIARAZIONE DI VOTO DEL DEPUTATO MURATORI**

Signor presidente, onorevoli colleghi, ritengo doveroso — ora che si è conclusa l'indagine conoscitiva congiunta sulla sicurezza del trasporto aereo, svolta dalla IX Commissione trasporti della Camera e dalla 8^a Commissione lavori pubblici del Senato — ringraziare tutti i membri, di maggioranza e di minoranza, che hanno partecipato con impegno ed attenzione ai lavori del Comitato paritetico.

In questo momento è ancor più doveroso da parte di tutti noi rivolgere un commosso pensiero di cordoglio (e, per chi crede in Dio, anche una fervida preghiera) alla memoria delle 118 vittime del tragico incidente aereo di Milano-Linate, avvenuto l'8 ottobre 2001. Un incidente che — come il comitato ha esaminato e come la magistratura dovrà accertare, — si poteva evitare.

Come suo precipuo compito, il Comitato ha affrontato tutte le complesse problematiche legate a questo disastro, studiando le misure legislative più opportune per riordinare e migliorare il sistema del trasporto aereo nel nostro Paese.

Mi duole rilevare, a questo proposito, che l'opposizione — dopo aver lavorato proficuamente con la maggioranza — non ha voluto approvare il documento conclusivo, dissentendo non tanto sull'impianto generale del documento stesso, bensì in particolare sull'articolo 8. Un articolo che prevede, per l'appunto, un riordino globale del trasporto aereo e detta, quindi, le linee guida per una riforma dell'aviazione civile.

Sono ben note d'altronde la frammentazione di competenze e responsabilità, e le lacune del nostro sistema del trasporto aereo rispetto allo scenario dei Paesi più avanzati.

A nostro giudizio, invece, il riordino del sistema del trasporto aereo proposto in questo atto di indirizzo, che prelude ad una emanazione di un provvedimento normativo, corrisponde pienamente alle attese dell'opinione pubblica, che dopo il disastro aveva reclamato a gran voce le soluzioni più adeguate per prevenire simili incidenti.

Alla luce di queste considerazioni, dichiaro pertanto il voto favorevole del gruppo di Forza Italia.

ALLEGATO 2

Indagine conoscitiva sulla sicurezza del trasporto aereo.**DOCUMENTO CONCLUSIVO APPROVATO DALLA COMMISSIONE****PREMESSA**

L'esigenza di avviare un'indagine conoscitiva sulla sicurezza del trasporto aereo è emersa con particolare forza all'indomani dell'incidente occorso all'aeroporto di Milano-Linate l'8 ottobre 2001, nel quale persero la vita 118 persone tra passeggeri, componenti dell'equipaggio dei due velivoli coinvolti ed addetti al deposito bagagli dell'aeroporto.

La tragedia di Linate ha indotto la IX Commissione Trasporti, poste e telecomunicazioni della Camera dei deputati e l'8^a Commissione Lavori pubblici e comunicazioni del Senato della Repubblica ad approfondire in sede parlamentare le criticità del sistema dell'aviazione civile in Italia, che rappresenta un settore strategico per lo sviluppo del tessuto socio-economico del paese, anche al fine di corrispondere a quella istanza di chiarezza che proviene dall'opinione pubblica e dagli operatori del settore.

In tale contesto le due Commissioni hanno deliberato lo svolgimento di indagini conoscitive sul medesimo tema, convenendo sull'opportunità di promuovere le intese tra i due rami del Parlamento previste dall'articolo 144, comma 5, del Regolamento della Camera e dall'articolo 48, comma 7, del Regolamento del Senato, in modo di procedere congiuntamente allo svolgimento dell'indagine. A tal fine, gli uffici di presidenza delle due Commissioni hanno provveduto alla costituzione di un Comitato paritetico cui è stata affidato lo svolgimento dell'attività istruttoria dell'indagine.

I lavori del Comitato paritetico di indagine e della Commissione sono stati

costantemente ispirati dal desiderio di onorare le vittime, i loro familiari e i feriti dell'incidente occorso l'8 ottobre 2001 presso l'aeroporto di Milano Linate, peraltro nella consapevolezza che compete all'autorità giudiziaria individuare le responsabilità di tale tragedia, che rappresenta il più grave incidente aereo nella storia dell'aviazione civile italiana, e il secondo al mondo tra le collisioni avvenute al suolo. In ogni caso, nell'ambito delle proprie competenze, il Comitato ha proceduto ad esaminare, a partire dall'incidente, nonché da altre situazioni di pericolo verificatesi in diverse occasioni, i fattori di criticità che possono compromettere la sicurezza del trasporto aereo.

Nel corso dell'indagine il Comitato si è in particolare proposto di analizzare il livello di sicurezza complessiva del sistema dell'aviazione civile, lo stato di attuazione della riforma del trasporto aereo avviata nel corso degli ultimi anni, le problematiche relative all'attuale riparto di competenze tra i diversi soggetti preposti al governo del settore, i temi legati all'adeguamento tecnologico ed alla manutenzione delle infrastrutture aeroportuali e di quelle di controllo, anche al fine di prospettare eventuali interventi normativi in merito.

Il Comitato, nel corso di oltre sei mesi di lavoro, ha proceduto ad un'ampia serie di audizioni, nell'ambito delle quali sono stati ascoltati il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministro dell'interno, nonché i rappresentanti: dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC); dell'Ente nazionale per l'assistenza al volo (ENAV) S.p.A.; dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo; del Dipartimento per

la navigazione e il trasporto marittimo e aereo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti; del Corpo nazionale dei Vigili del fuoco; dell'Associazione italiana gestori aeroporti (Assaeroporti); dell'Associazione nazionale vettori e operatori del trasporto aereo (Assaereo); dell'Associazione dei vettori esteri (IBAR); dell'Associazione italiana gestione *clearance* e slots (Assoclearance); dell'Associazione nazionale delle aziende di *catering* aereo (Assocaer); dell'Associazione italiana corrieri aerei internazionali (AICAI); delle organizzazioni sindacali dei lavoratori del settore.

Le informazioni assunte dal Comitato nel corso delle audizioni, nonché la documentazione trasmessa dai soggetti auditi, hanno consentito di acquisire le posizioni di tutti gli operatori del settore, e di delineare un quadro piuttosto ampio delle problematiche e delle criticità del sistema dell'aviazione civile, delle quali si è tentato di offrire una sintesi nei capitoli successivi.

Sulla base di tali indicazioni si è altresì ritenuto di delineare, nel capitolo conclusivo del documento, alcuni possibili criteri per avviare un intervento normativo in materia, volto ad una riforma del settore, finalizzata innanzitutto ad incrementare il livello della sicurezza, a definire chiaramente le funzioni e le competenze attribuite ai vari soggetti, istituzionali e privati, operanti in tale ambito, ad individuare in modo univoco le rispettive responsabilità, nonché a migliorare il sistema di recepimento della normativa comunitaria ed internazionale rilevante in materia. Tali considerazioni costituiscono l'apporto del Comitato al dibattito avviatosi nel paese su questi temi, nonché un contributo costruttivo alle eventuali iniziative legislative che le forze politiche presenti in Parlamento ed il Governo intenderanno assumere in questo campo.

1. LA RECENTE EVOLUZIONE NORMATIVA DEL SISTEMA DELL'AVIAZIONE CIVILE IN ITALIA

Negli ultimi anni hanno assunto particolare rilevanza i temi della privatizza-

zione delle società esercenti servizi di trasporto aereo, della liberalizzazione dei mercati, dell'affidamento delle gestioni aeroportuali, e si è avviato un processo di progressivo trasferimento delle responsabilità gestionali e finanziarie dalla sfera pubblica agli operatori privati.

I nuovi equilibri impongono che lo Stato rinunci a gran parte dei poteri di intervento un tempo ad esso riservati, per assumere un importante ruolo di indirizzo, regolazione e controllo, rivolto al conseguimento degli *standard* di sicurezza ed alla continuità ed affidabilità dei servizi.

È con tale finalità che il decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250, ha realizzato la riforma dell'aviazione civile, mediante l'istituzione dell'Ente nazionale per l'aviazione civile e la definizione delle competenze che permangono nella sede ministeriale.

Il decreto legislativo n. 250 del 1997 ha previsto l'istituzione di una commissione di studio per la elaborazione delle modifiche al codice della navigazione, con particolare riferimento alla ridefinizione dei compiti delle articolazioni territoriali dell'Ente nazionale per l'aviazione civile e delle funzioni del direttore d'aeroporto, nonché per il recepimento della normativa tecnica ICAO (International Civil Aviation Organization).

È da sottolineare il problema del recepimento della normativa tecnica ICAO, cioè degli annessi, o allegati, approvati da questa organizzazione, poiché la legge n. 213 del 1987 e la relativa novella all'articolo 687 del codice della navigazione, fino ad oggi hanno permesso solo il recepimento dell'Allegato 1, in materia di licenze, abilitazioni e attestati per il personale addetto al volo; il personale addetto al servizio pubblico di informazioni al volo; il personale addetto al controllo del traffico aereo. Gli altri allegati, per i quali non si è proceduto ad un formale recepimento, riguardano, fra l'altro, proprio i servizi del traffico aereo, cioè l'assistenza al volo (Allegato 11).

Le valutazioni conclusive della Commissione di studio poc'anzi citata, che ha

svolto i propri lavori nel corso della XIII legislatura, come risulta dalla relazione presentata al Ministro in carica, sono le seguenti:

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;

soluzione dell'annoso problema del recepimento degli annessi tecnici ICAO, consentendo agli enti competenti strumenti semplificati di attuazione anche in via meramente amministrativa;

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

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

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, dal canto suo, una propria prospettiva di riforma, le cui linee sono:

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;

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;

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;

ridefinizione dei poteri degli organi periferici dell'ENAC (direttore di aeroporto), anche al fine di stabilire un efficace sistema sanzionatorio;

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*;

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;

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;

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.

In ambito comunitario sono in corso di approvazione tre proposte di regolamento volte alla creazione del « cielo unico europeo » (« *single sky* »), e specificamente le seguenti:

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.

La creazione del « cielo unico europeo » è considerata funzionale alla ottimizzazione dell'uso dello spazio aereo nel suo insieme, in base a criteri di efficienza e di massima sicurezza, nonché alla ottimizzazione delle prestazioni dei servizi di navigazione aerea dai quali tale uso dipende; si ricorda comunque che, nella Comunicazione della Commissione (COM/2001/0564 def.) dell'ottobre 2001, si afferma che: « per i servizi di traffico aereo, gli Stati membri mantengono la facoltà di designare i prestatori di servizi che devono operare in condizioni di monopolio in uno spazio aereo specifico sopra il loro territorio. » Sembra, quindi, che la responsabilità organizzativa nazionale sarà ancora rilevante, almeno nel futuro prossimo.

L'ENAC, ente pubblico non economico, esercita la maggior parte delle attribuzioni in precedenza facenti capo alla Direzione generale dell'aviazione civile del Ministero dei trasporti e della navigazione, nonché

quelle degli enti pubblici preesistenti nel settore, il Registro aeronautico italiano e l'Ente nazionale della gente dell'aria.

L'accorpamento delle funzioni in un unico ente, l'attribuzione ad esso di competenze specializzate per la regolazione tecnica ed amministrativa del settore, nonché di un'ampia sfera di autonomia finanziaria e organizzativa, sono gli aspetti fondamentali della riforma dell'aviazione civile, che trovano ora conferma della propria validità nei più recenti indirizzi normativi per il riordinamento e la razionalizzazione della pubblica amministrazione e degli enti pubblici nazionali.

Nel 1997 si è avviato, a seguito dell'approvazione della legge 21 dicembre 1996, n. 665, il processo di trasformazione dell'ENAV da ente pubblico economico a S.p.A., processo che si è concluso il 31 dicembre 2000; dal 1° gennaio 2001 l'ENAV è una società per azioni, integralmente posseduta dal Ministero dell'economia e delle finanze. Tale trasformazione dovrebbe favorire una gestione della società che coniughi l'esigenza di perseguire i massimi livelli di efficienza e di sicurezza con criteri di economicità e di tendenziale corrispondenza tra costi e servizi offerti.

Secondo il Piano di impresa predisposto per la trasformazione le prospettive di un effettivo rilancio dell'ENAV sarebbero tangibili, non solo per il *core-business* (air traffic control ATC) ma anche per tutti quei servizi che hanno possibilità di sviluppo nel mercato, quali:

gestione e manutenzione degli impianti;

attività di consulenza e formativa, con relativa certificazione, e rivolta a tutte le qualifiche professionali (CTA, tecnico, meteorologo, etc.);

servizi meteorologici;

radiomisure;

servizi di informazioni aeronautiche;

gestione dei movimenti a terra (*Apron Management*).

Il Piano assume come prospettiva strategica dell'azienda l'assunzione di una posizione di *leadership* in campo internazionale, al fine di aumentare il livello del proprio ruolo in Europa come fornitore di servizi, determinando un ritorno in termini di commesse per l'industria nazionale e di sviluppo nel campo della ricerca applicata, con conseguenti riflessi positivi sui livelli occupazionali.

I grandi investimenti pianificati, finalizzati anche all'introduzione di nuove tecnologie (i sistemi satellitari GNSS e GALILEO ne sono un esempio), ammontano a oltre 1.150 miliardi. Essi dovrebbero consentire di adeguare la capacità operativa del sistema all'incremento della domanda del traffico, nel rispetto dei massimi *standard* di sicurezza e di sviluppo occupazionale.

Nel mutato quadro di rapporti tra Amministrazione pubblica ed operatori del settore, è stata affidata ai diretti interessati (decreto ministeriale 44/T del 4 agosto 1997), tramite la costituzione di Assoclearance, associazione tra i vettori e gestori, la delicata problematica attinente l'assegnazione delle bande orarie (*slots*) negli aeroporti italiani designati come coordinati (Bologna e Pisa) o pienamente coordinati (Fiumicino, Ciampino, Malpensa, Linate, Catania, Bergamo, Firenze, Napoli, Palermo, Torino). In tal modo l'Italia ha adeguato il proprio ordinamento al regolamento comunitario n. 95/CE del 18 gennaio 1993, relativo alla definizione di norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità.

Per quanto riguarda specificamente la tutela della sicurezza nel settore dell'aviazione civile, necessariamente collegata con la riorganizzazione più complessiva del settore aereo, assume sotto questo punto di vista particolare rilevanza, sul piano normativo, l'istituzione, con il decreto legislativo 25 febbraio 1999, n. 66, e l'insediamento (29 novembre 1999) dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, cui è affidata, in attuazione della direttiva 94/56/CE, la competenza in materia di in-

chieste tecniche sugli incidenti e sugli inconvenienti gravi nel settore dell'aviazione civile.

Più in generale, la tematica della sicurezza non può essere affrontata disgiuntamente dal processo di liberalizzazione in corso a livello di Unione europea nel settore del trasporto aereo, che ha portato alla definizione del cosiddetto « terzo pacchetto » di regolamenti comunitari in materia. Tali provvedimenti riguardano l'ammissione alla professione di vettore aereo (regolamento CEE 2407/92), l'accesso alle rotte intracomunitarie (Regolamento CEE 2408/92) la determinazione delle tariffe aeree (Regolamento CEE 2409/92), le modalità di applicazione delle regole di concorrenza alle imprese di trasporto aereo (Regolamento CEE 2410/92), la disciplina di alcune categorie di accordi e pratiche concordate (Regolamento CEE 2411/92) e le norme comuni, richiamate in precedenza, per l'assegnazione di bande orarie (*slots*) negli aeroporti comunitari (Regolamento CEE 95/93).

Per quanto riguarda il settore della sicurezza negli aeroporti occorre innanzitutto ricordare che il decreto ministeriale 29 gennaio 1999, n. 85, è intervenuto in materia di servizi di sicurezza negli aeroporti, consentendo, ferme restando le attribuzioni e i compiti dell'autorità di pubblica sicurezza, l'affidamento in concessione alle società di gestione o a imprese specializzate dei servizi di controllo in ambito aeroportuale in precedenza affidati esclusivamente alle forze di polizia. Tali servizi, che rimangono peraltro sotto la vigilanza della Polizia di Stato, riguardano sostanzialmente il controllo dei passeggeri, dei bagagli, della merce e della posta.

Anche il comparto dei servizi aeroportuali è stato del resto coinvolto dal processo di liberalizzazione: a questo riguardo si segnala la Direttiva 96/67/CE in materia di servizi di assistenza a terra, recepita nell'ordinamento italiano dal decreto legislativo 13 gennaio 1999, n. 18. Tale disciplina stabilisce il principio del libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra e prevede la netta separazione tra attività di regolamentazione,

di gestione delle infrastrutture aeroportuali e di fornitura dei servizi di assistenza.

La sicurezza delle strutture aeroportuali e dei meccanismi di assistenza al volo e a terra incide sull'attività di selezione, formazione ed abilitazione del personale, e deve essere garantita anche con riferimento alla manutenzione ed abilitazione delle macchine utilizzate dai vettori aerei e dai sistemi a terra per il controllo del traffico aereo.

Con l'affermarsi della concorrenza si impone la necessità di un più stringente sistema di controlli su tutti gli operatori del settore, al fine di evitare che le condizioni di sicurezza vengano compromesse dalla riduzione dei costi di esercizio.

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 ? affidato ad un'Autorità nazionale di regolazione e di vigilanza secondo le prescrizioni della normativa internazionale ICAO (DOC 9774), nonché della normativa comunitaria sul *single sky*, in corso di approvazione ? si può evitare che i processi di liberalizzazione in atto riducano le garanzie di sicurezza.

2. L'INCIDENTE OCCORSO A MILANO-LINATE L'8 OTTOBRE 2001

L'incidente occorso a Milano-Linate l'8 ottobre scorso costituisce il più grave incidente registratosi nella storia dell'aviazione civile italiana, nonché il secondo per gravità al mondo nell'ambito delle collisioni al suolo: tale evento ha pertanto rappresentato una delle motivazioni che hanno indotto le Commissioni parlamentari a deliberare lo svolgimento dell'indagine conoscitiva. Sebbene l'attività delle Commissioni sia strettamente circoscritta

dal carattere conoscitivo dell'indagine, e senza pertanto volere individuare le responsabilità della tragedia, né determinare i rapporti di causalità che l'hanno determinata, appare quindi opportuno ripercorrere brevemente le tragiche vicende di quella giornata, che hanno evidenziato, secondo l'opinione di alcuni dei soggetti istituzionali intervenuti in audizione, una serie di deficienze operative e di problemi organizzativi indicativi di alcune delle problematiche che affliggono attualmente il settore dell'aviazione civile.

Passando ad una succinta descrizione dell'incidente, si ricorda che esso è stato determinato dall'impatto, avvenuto alle 8,10 dell'8 ottobre 2001, dell'aeromobile MD87 della compagnia aerea svedese SAS, in fase di decollo, con l'aeromobile Cessna 525, all'altezza del raccordo di rullaggio R6 in fase di decollo sulla pista 36R.

Il volo SAS, con a bordo 6 membri di equipaggio e 104 passeggeri, effettuava servizio di linea tra Linate e Copenaghen, mentre il velivolo Cessna era in precedenza giunto da Bonn, con i soli piloti a bordo e, dopo aver imbarcato due passeggeri, si apprestava ad effettuare un volo con destinazione Parigi.

Secondo gli elementi ricavabili da quanto dichiarato al Comitato paritetico dai soggetti intervenuti in audizione e dalla documentazione trasmessa al Comitato stesso, il velivolo Cessna, in condizioni di visibilità di circa 200 metri, era stato autorizzato a muoversi dal piazzale parcheggio ATA (piazzale ovest) ed aveva ricevuto istruzione dalla torre di controllo di effettuare il rullaggio in direzione del raccordo R5 verso nord, che si connette con la prosecuzione della pista principale 36R, per poi effettuare il decollo lungo la medesima pista 36R. Tuttavia, diversamente da quanto comunicato dalla torre di controllo, l'aeromobile imboccava il raccordo R6 in direzione sud, il quale interseca la pista 36R a circa metà della sua lunghezza ed è normalmente utilizzato per il disimpegno della pista da parte degli aeromobili atterrati e diretti al parcheggio ATA ovvero per raggiungere dal medesimo parcheggio la pista secondaria 36L. Sulla

base delle dichiarazioni rese in audizione dal direttore dell'aeroporto di Milano-Linate, il pilota, giunto all'altezza della *stop bar* (linea di arresto) contrassegnata dal cartello S4, comunicava alla torre di controllo di trovarsi in tale posizione e di essere sul punto di entrare in pista, chiedendo istruzioni circa il comportamento da tenere successivamente. La torre di controllo, dopo aver chiesto al pilota del Cessna conferma circa la posizione raggiunta, autorizzava successivamente il pilota a proseguire oltre la *stop bar*, continuando per il piazzale principale: a questo punto il Cessna impegnava la pista 36R, nel momento in cui sopraggiungeva l'MD87 della SAS, in precedenza autorizzato al decollo, il quale impattava con lo stesso aeromobile Cessna, provocandone l'incendio, e successivamente andava a schiantarsi contro il capannone del deposito bagagli, determinando il decesso di tutte le persone presenti all'interno delle due aeromobili, nonché di 4 addetti al medesimo deposito bagagli.

A seguito degli accertamenti anatomo-patologici effettuati sui corpi delle vittime, sarebbe emerso, secondo quanto dichiarato in audizione dal presidente dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, che quasi tutti le persone a bordo del velivolo della SAS sarebbero morte a seguito dell'impatto, mentre i due piloti del Cessna non sarebbero deceduti per fattori traumatici, ma a causa dell'incendio seguito all'impatto con l'MD87.

Secondo la documentazione fornita al Comitato dall'Ispettore generale capo del Corpo nazionale dei Vigili del fuoco, il distacco aeroportuale dei Vigili del fuoco è stato avvertito dell'accaduto per primo dal posto di polizia, il quale ha segnalato un « incendio del capannone di deposito bagagli », quindi da un tassista che ha contattato il 115 e, successivamente, dalla torre di controllo. Peraltro, in base alle dichiarazioni rese in audizione dal direttore dell'aeroporto di Linate, il segnale di allarme per avvenuto incidente che, secondo il piano di intervento aeroportuale avrebbe dovuto essere lanciato

dalla torre di controllo per avviare le procedure di emergenza, non è mai stato diramato.

In ogni caso, a seguito delle segnalazioni pervenute, due squadre di vigili sono intervenute, entro circa 3 minuti dall'allarme, presso il capannone deposito, mentre altri convogli provenienti da distaccamenti esterni all'aeroporto sono intervenuti successivamente. Per quanto riguarda l'incendio del Cessna esso, sempre in base alla documentazione trasmessa, non è stato notato dai convogli intervenuti, sia per le condizioni ambientali sia per la distanza tra il luogo in cui si stava sviluppando l'incendio stesso e le vie seguite dagli automezzi dei vigili: le operazioni di soccorso sul Cessna sono pertanto iniziate quando la torre di controllo ha informato di aver perso contatto con il Cessna a terra, e cioè diversi minuti dopo che le squadre di soccorso si trovavano sul luogo dell'incendio principale.

Sull'incidente sono in corso un'inchiesta giudiziaria ed un'indagine tecnica dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo; quest'ultima, su richiesta dell'Autorità giudiziaria, ha acconsentito che il suo investigatore sia investito anche del ruolo di consulente tecnico del pubblico ministero incaricato dell'inchiesta penale, al fine di indicare quali siano state le cause del disastro e descrivere la dinamica dell'evento. Tale ultima decisione, che deroga all'orientamento generale seguito dalla stessa Agenzia, secondo il quale gli investigatori dell'Agenzia non assumono tale ruolo di consulente, ma raccolgono autonomamente gli elementi utili all'inchiesta, mettendoli a disposizione, se richiesto, dell'Autorità giudiziaria, è stata motivata, secondo quanto dichiarato in audizione dai rappresentanti di quest'ultimo organismo, in primo luogo, dall'obbligo, derivante dalla previsione di cui all'articolo 3, comma 3, lettera b), del decreto legislativo n. 66 del 1999, istitutivo dell'Agenzia, di « collaborare, ove richiesto, con l'Autorità giudiziaria nello svolgimento di inchieste correlate a fatti aeronautici », in secondo luogo al fine di poter disporre tempestivamente di tutti gli elementi relativi al-

l'evento, così da poter concludere l'inchiesta tecnica entro il termine di dodici mesi dall'incidente previsto dall'articolo 12, comma 1, dello stesso decreto legislativo n. 66.

In merito alla dinamica dell'incidente alcuni commissari hanno sollevato l'ipotesi che l'utilizzo del raccordo R6 da parte dei velivoli provenienti dal piazzale ATA per immettersi sulla pista principale 36R, invece di utilizzare correttamente il raccordo che porta alla testata della stessa pista, avrebbe rappresentato una pratica sostanzialmente comune, anche in quanto, secondo quanto segnalato in audizione dal presidente della società di gestione aeroportuale SEA S.p.A. Giorgio Fossa, la percorrenza del raccordo R5 per giungere sulla pista principale ha una durata stimabile tra i 15 e i 18 minuti, laddove l'utilizzo del raccordo R6 avrebbe comportato un tempo di trasferimento di soli 5 minuti, determinando pertanto un risparmio apprezzabile, in termini monetari, in circa 600 mila lire sul costo complessivo del volo; lo stesso presidente della SEA ha anche affermato come tanto l'aeromobile Cessna quanto i piloti non fossero abilitati ad operare nelle condizioni di visibilità presenti la mattina dell'incidente.

Alcuni commissari hanno anche ipotizzato che, sulla base di un tacito accordo, nelle conversazioni bordo-torre si sarebbe in passato fatto riferimento alla corretta procedura di movimentazione, mentre in realtà i controllori di volo sarebbero stati a conoscenza del fatto che gli aeromobili provenienti dal parcheggio ATA utilizzavano il raccordo R6 in senso contrario a quello normale. A fronte di tali ipotesi il presidente della SEA ha affermato che l'utilizzo del raccordo R6 per l'ingresso sulla pista 36R, sebbene non rientrante nelle procedure normali di movimentazione, avrebbe potuto essere autorizzato dalla torre di controllo, su richiesta dei piloti, in condizioni di bel tempo; il direttore dell'aeroporto ha, da parte sua, escluso nettamente che, in condizioni di bassa visibilità, costituisse pratica comune l'utilizzo del raccordo R6 per l'accesso alla pista 36R; i rappresentanti dell'ENAV

hanno escluso assolutamente che i colloqui tra piloti e torre di controllo possano avere un contenuto diverso rispetto a quello della effettiva movimentazione degli aeromobili.

Lo stesso direttore ha espresso perplessità in merito alla correttezza del comportamento tenuto dal controllore di volo e dal pilota del Cessna: in primo luogo egli ha rilevato come la segnalazione del pilota di trovarsi all'altezza della *stop bar* indicato come S4 e di essere sul punto di entrare in pista, avrebbe dovuto far capire al controllore di volo che il velivolo non si trovava, come avrebbe dovuto secondo le istruzioni fornite in precedenza dallo stesso controllore, sul raccordo R5, in quanto quest'ultimo immette non direttamente sulla pista 36R, ma sul prolungamento della stessa. D'altra parte, il pilota del Cessna, che era stato autorizzato ad imboccare il raccordo R5 in direzione nord, era in condizione di rilevare, attraverso la cartina aeroportuale a sua disposizione e le strumentazioni di bordo, tra cui la bussola ed il giroscopio, che il raccordo da lui erroneamente imboccato è orientato in direzione sud. Inoltre, nel corso delle comunicazioni con la torre di controllo il pilota doveva desumere, vedendo il codice colore giallo/verde e le luci di colore bianco presenti dopo la *stop bar* S4, di essere sul punto di entrare sulla pista, e che tale condizione contrastava con le indicazioni del controllore, il quale, consentendogli di proseguire oltre la medesima *stop bar*, non lo aveva autorizzato ad entrare nella stessa ma gli aveva, diversamente, indicato di continuare per il piazzale principale.

Per quanto riguarda le procedure di movimentazione a terra seguite presso l'aeroporto di Milano, nella documentazione depositata dai rappresentanti dell'ENAC il 15 gennaio si segnala come l'ordinanza n. 2/85 della Direzione aeroportuale di Linate stabilisce, all'articolo 7, che « durante l'effettuazione di operazioni in CAT II e CAT III A (cioè nelle condizioni meteorologiche presumibilmente presenti la mattina dell'incidente) gli aeromobili in rullaggio da e per Linate ovest

(vale a dire verso l'area di parcheggio utilizzata dagli aeromobili dell'aviazione generale), devono essere fermati dalla torre di controllo all'altezza delle *stop bar* presenti sulle vie di rullaggio R5 e R6». Inoltre, i documenti emanati dall'ENAV in merito alle procedure di movimentazione a terra (DOP 2/97) stabiliscono, in riferimento alle operazioni in condizioni di bassa visibilità che, in condizioni di visibilità 3 (laddove cioè i piloti non sono in condizioni di rullare in modo autonomo ed il personale di torre non può esercitare il controllo visivo sugli aeromobili), negli aeroporti non dotati di ASMI funzionante (nei quali cioè, come appunto è il caso di Linate, non fosse presente o in funzione un radar di terra) gli aeromobili in partenza possono essere autorizzati ad iniziare il rullaggio dal parcheggio solo quando l'aereo in arrivo sia atterrato ed abbia raggiunto il parcheggio, ovvero quando l'aereo precedente in partenza abbia comunicato l'avvenuto decollo. Sulla base di tali presupposti normativi lo stesso ENAC evidenzia come le procedure seguite per la movimentazione del velivolo Cessna non risultino comunque corrette, in quanto l'aeromobile era stato autorizzato ad iniziare il rullaggio dal parcheggio prima che fosse decollato il volo SAS; inoltre, anche qualora il Cessna avesse imboccato correttamente il raccordo R5 e non, come effettivamente, il raccordo R6, non avrebbe potuto comunque essere autorizzato ad attraversare il prolungamento della pista 36R fino a quando l'aereo della SAS non fosse decollato.

Peraltro, occorre ricordare come l'amministratore delegato dell'ENAV abbia affermato, nel corso dell'audizione del 17 gennaio, che la mattina dell'8 ottobre 2001, nell'aeroporto di Linate, risultavano essere presenti condizioni di visibilità 2, che non comportano le limitazioni appena ricordate previste per le operazioni in visibilità 3.

In merito alle procedure di emergenza seguite in occasione dell'incidente, occorre segnalare come l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo abbia emanato, nei giorni successivi all'evento, un messaggio

di allerta, citato dal presidente dell'Agenzia stessa nel corso della sua audizione dinanzi al Comitato, il quale evidenziava « carenze organizzative e di comportamento » relativamente agli interventi di primo soccorso posti in essere. In particolare, il messaggio lamenta che non risulta essere stato applicato il locale piano aeroportuale per gli stati di emergenza e di incidente, il quale, peraltro, « appare poco dettagliato nell'individuazione dei compiti spettanti ai vari operatori coinvolti ». Il messaggio si conclude con il suggerimento, indirizzato all'ENAC, di verificare la rispondenza dei piani di emergenza in vigore negli aeroporti ai requisiti di ricerca e soccorso stabiliti dalla normativa internazionale, nonché la loro adeguatezza alle condizioni operative dei singoli scali.

Sempre secondo quanto emerso nel corso dell'audizione del presidente dell'Agenzia, quest'ultima sarebbe venuta a conoscenza dell'incidente solo attraverso il Televideo, ed il presidente sarebbe stato costretto a recarsi a Milano, da Roma, con la propria auto, non essendo riuscito a trovare posto su voli di linea.

Al di là della stretta dinamica degli eventi occorsi nella mattinata dell'8 ottobre, occorre altresì evidenziare come l'incidente abbia fatto emergere una serie di carenze generali di carattere organizzativo e strutturale, segnalate dagli stessi soggetti ascoltati in audizione dal Comitato paritetico.

In primo luogo, l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, in un messaggio di allerta emanato il 10 ottobre, evidenziava la non conformità della segnaletica posta sulla via di rullaggio R6 con gli *standard* previsti dalla normativa ICAO. In particolare, il presidente dell'Agenzia, in merito al cartello S4, indicante la *stop bar* presente sulla stessa via R6, ha dichiarato in audizione che « nessuno è in grado, a livello di aeroporto, di darci una spiegazione di come sia maturata quella segnaletica, che sicuramente non era conforme alla normativa internazionale e che può avere indotto in errore o contribuito a