

**La seduta comincia alle 13,40.**

*(Il Comitato 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'audizione del ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Pietro Lunardi.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulla sicurezza del trasporto aereo, il seguito dell'audizione del ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Pietro Lunardi.

Ricordo che nella precedente seduta, dopo la relazione del ministro, sono seguiti gli interventi di alcuni colleghi; nella seduta odierna avranno luogo eventuali ulteriori interventi e quindi si passerà alla replica del ministro.

Avverto inoltre che l'audizione dei rappresentanti dell'Associazione dei vettori esteri IBAR, prevista per oggi alle ore 17, è rinviata ad altra data.

ANTONIO FALOMI. Signor ministro, nella sua assai sintetica relazione lei è stato tanto preciso nel formulare una proposta conclusiva in merito alla creazione di una autorità unica quanto vago e abbastanza generico nell'individuare i presupposti. Si tratta di una proposta che,

di per sé, è possibile (anche nel piano dei trasporti del precedente Governo veniva indicata questa strada) e sulla quale da parte nostra non esistono preclusioni specifiche. Il problema consiste semmai nel comprendere da quali dati ed elementi tale ipotesi venga supportata; perché in materia di organizzazione esistono, a seconda delle situazioni, ipotesi che mirano ad unificare, a concentrare e a coordinare, ed ipotesi che tendono ad accrescere i livelli di autonomia e di decentramento. Nella rapida introduzione svolta dal ministro questi presupposti sono stati appena accennati; pertanto, mi auguro che, nella sua replica, il ministro sia più preciso.

Tra tali presupposti, a mio parere, dovrebbe essere acquisito agli atti del Comitato il rapporto predisposto dalla commissione di inchiesta ministeriale sull'incidente verificatosi a Linate, in quanto le considerazioni contenute in quel rapporto — il cui contenuto abbiamo conosciuto tramite delle anticipazioni di stampa — potrebbero essere utili al lavoro del Comitato. Pertanto, come sostenuto precedentemente dall'onorevole Pasetto, tale rapporto ritengo debba essere acquisito agli atti del Comitato in modo tale da poter valutare, nel complesso, tutti gli elementi disponibili.

Sempre in tema di presupposti in merito alla proposta di istituire un'autorità unica, vorrei dal ministro un chiarimento in ordine ad un'affermazione contenuta nella sua relazione, laddove si sostiene — a proposito della mancata armonizzazione dell'aviazione civile — che, a prescindere dall'assetto normativo, sovrapposizioni di compiti, interferenze e scarico di responsabilità fra i vari soggetti hanno lasciato insoddisfatta l'utenza nazionale e internazionale. Tale affermazione sembrerebbe, a

mio parere, non richiedere modifiche normative; pertanto, il problema delle sovrapposizioni, della duplicazione delle competenze e lo scarico di responsabilità non sono figli dell'attuale assetto normativo e delle strutture organizzative che lo hanno predisposto. Se invece tale affermazione ha un diverso significato vorrei dal ministro un chiarimento e desidererei che si fornisse al Comitato qualche elemento ulteriore a proposito di queste sovrapposizioni di compiti e interferenze fra i vari soggetti che operano nel settore della sicurezza del trasporto aereo.

Esiste anche un altro aspetto, appena accennato dal ministro nella sua relazione, che riguarda il rapporto tra i problemi della sicurezza e i processi di liberalizzazione, avviati ormai da tempo. In questo caso, il problema che si pone è quello di comprendere che cosa si vuol dire quando si parla di carenze e limiti di questi processi di liberalizzazione e di privatizzazione del settore aereo; in particolare, quali problemi questi processi stanno ponendo sul fronte della sicurezza del trasporto aereo?

Infine, vorrei che da parte del Governo ci fosse un impegno a consentire la conclusione dei lavori di questo Comitato prima di varare un qualsiasi progetto di riassetto del settore; risulterebbe strano che la ipotizzata istituzione di un'autorità unica predisposta allo scopo di accrescere i livelli di sicurezza del trasporto aereo avvenisse in assenza di un'analisi dettagliata in ordine ai problemi di sicurezza elaborata dal Comitato.

**PRESIDENTE.** Se non vi sono altre domande dei colleghi, do la parola al ministro Lunardi per la sua replica.

**PIETRO LUNARDI, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.** Onorevoli senatori, onorevoli deputati, tenuto conto dell'andamento della precedente seduta in merito all'indagine conoscitiva sulla sicurezza del trasporto aereo, desidero comunicarvi che intendo rapidamente rispondere ai quesiti posti; parallelamente, ho pensato di predisporre un documento -

che è stato già distribuito - che raccoglie i punti salienti precedentemente trattati allo scopo di fornire, per ognuno di essi, una spiegazione esaustiva. Premetto che per motivi di tempo non leggerò né commenterò questo corposo documento; preferisco invece dibattere alcuni argomenti direttamente; se poi vi fossero delle osservazioni da svolgere in merito ai temi trattati, si può anche prevedere una prossima audizione. In tutti i casi, ritengo che il lavoro congiunto delle due Commissioni e la nostra disponibilità ad essere presenti possa continuare fino a quando il lavoro del Comitato non sia concluso.

Fin da adesso dico che non sarà sicuramente presa alcuna decisione da parte del Governo in ordine alla sicurezza del trasporto aereo se non in accordo con questo Comitato paritetico (tranquillizzo così chi era intervenuto sull'argomento); da parte nostra vi è infatti l'intenzione di andare avanti dialogando con il Comitato, elaborando e aspettandoci delle proposte dal Comitato stesso per giungere ad una conclusione condivisa da tutti: riteniamo che il problema della sicurezza del trasporto aereo sia delicato ed ognuno deve dare il suo contributo disinteressato, al di là della propria appartenenza politica. Su tutto ciò do la massima disponibilità, mia e dei miei collaboratori, a continuare a discutere in maniera dettagliata e costruttiva al fine di giungere ad una migliore definizione del problema anche, eventualmente, presentando un disegno di legge *ad hoc*, oppure prevedendo una modifica accettabile e condivisa da tutti della normativa esistente.

Per quanto riguarda il documento che vi è stato consegnato vi pregherei di leggerlo con la dovuta calma; potremo in seguito tornarci sopra per discutere i dettagli. Per l'immediato mi limiterei a rispondere agli interventi effettuati nella precedente seduta, chiedendo scusa in anticipo per eventuali dimenticanze: forse la cosa migliore sarebbe rispondere a caldo e non dopo un certo numero di giorni.

Intanto vorrei fare una premessa: stiamo parlando di una situazione che, senza voler criticare alcuno, ho solo ere-

ditato; è ovvio che bisogna verificare se esistano le possibilità di migliorarla e di poter arrivare ad una soluzione condivisibile ed efficace del problema della sicurezza del volo, degli aeroporti e di tutto il sistema in generale. Abbiamo ereditato tale situazione in un momento particolarmente delicato, a seguito degli avvenimenti dell'11 settembre, dell'incidente di Linate e di tanti altri che si sono succeduti in questo periodo, e quindi stiamo trattando l'argomento della sicurezza in un clima di emotività spinta, che non sempre aiuta a guardare con serenità a questi problemi. Faccio un esempio che non c'entra con la sicurezza del volo: abbiamo trattato il problema della riapertura del traforo del monte Bianco con il ministro francese dei trasporti Gayssot dopo l'incidente del Gottardo e potete immaginare quale fosse l'emotività del momento; le prime decisioni prese in un incontro svoltosi subito dopo l'incidente (quando si parlava di 130 morti, perché gli svizzeri avevano fornito un'indicazione completamente errata, visto che alla fine i morti sono stati 11) sono state forse sin troppo prudenziali. Come sapete, il traforo del monte Bianco sarà riaperto e quello del Frejus sarà oggetto di riconsiderazione da un punto di vista di regolazione del traffico. Una circolazione in galleria in senso bidirezionale su una canna unica è diventata pericolosa perché un camionista ubriaco può scontrarsi frontalmente contro un altro; si sta quindi impostando una revisione generale delle norme di sicurezza di attraversamento dei nostri trafori, che coinvolgono aspetti legati all'economia e alla vita dei frontalieri. Si vanno a toccare tutta una serie di aspetti delicatissimi sulla spinta dell'emozione derivata da un incidente particolarmente grave, perché un dramma che ha causato 11 morti non si può assolutamente sottovalutare. Certo, però, che più è grave la tragedia più è forte l'impressione e la reazione; in momenti del genere si possono prendere decisioni forse anche esagerate.

In questo momento ci stiamo occupando della sicurezza del trasporto aereo in un clima di particolare emozione; co-

munque, al di là di tutto ciò, bisogna affrontare la cosa con spirito sereno, evitando di accettare l'idea che mentre fino a qualche mese fa i nostri aeroporti erano considerati sicuri, ora improvvisamente la gente ha paura e non prende più l'aereo (ovviamente ciò non si deve solamente all'incidente di Linate ma anche agli attentati di New York e Washington). Stiamo ragionando in un clima alterato, ma ciò non significa che sia necessario rivedere sia il problema normativo sia quello organizzativo degli aeroporti, in connessione alla sicurezza del volo; bisogna affrontare il tutto nella maniera più serena possibile, senza alterare in senso emotivo i temi da trattare.

Il giorno dell'incidente sono stato presente sin dal primo momento all'aeroporto di Linate. La mattina stessa ho chiesto — presenti i presidenti di provincia e regione ed il sindaco di Milano — di mettere intorno ad un tavolo tutti i responsabili della sicurezza dell'aeroporto; erano presenti anche i gestori aeroportuali ed i rappresentanti dell'ENAC e dell'ENAV. Devo confessare che ascoltando tutti questi signori ho avuto un'impressione penosa della situazione generale, perché alla fine mi sono reso conto che tutte queste persone — forse perché di fronte ad una tragedia — tendevano a scaricare sugli altri le proprie responsabilità. Si è compreso chiaramente che di fronte a tante competenze frammentate (sei o sette nel periodo compreso tra terra e momento dello stacco dalla pista) sarebbe stato molto difficile ricostruire le responsabilità dei singoli. Di fronte a questa scena, poi ripetutasi anche la sera stessa in televisione nel corso della trasmissione *Porta a porta*, devo ammettere che ho avuto la reazione immediata di chiedermi se fosse giusto che continuassero ad esistere competenze così frammentate. Allo stesso tempo mi sono chiesto come fossero organizzati gli altri paesi e, in particolare, se ci fossero o meno delle autorità uniche che si interessano di garantire la sicurezza del volo. Nei giorni seguenti, da un primo esame, si è visto poi che solo in Italia esiste una situazione così frammentata. Ciò non significa che all'in-

terno dell'ENAC, dell'ENAV e delle società di gestione aeroportuale vi fossero scarse competenze; anzi, ci sono persone brave e molto competenti. Al riguardo ritengo che non si trattasse di un problema di competenze quanto piuttosto di organizzazione generale.

Le normative relative alla sicurezza del volo aereo sono elaborate dall'ICAO e vengono più o meno recepite dagli enti preposti alla sicurezza nazionale; mi è sembrato perciò che non si trattasse di un problema normativo quanto piuttosto di un problema di organizzazione e di conseguenza di frammentazione di responsabilità fra i vari enti interessati alla sicurezza del volo aereo. A seguito di queste prime impressioni avute attraverso i primi contatti con queste persone che raccontavano ognuno la propria versione in maniera non omogenea, la reazione immediata è stata quella di nominare, in attesa di rivedere il sistema organizzativo e di capire in che maniera la normativa internazionale fosse stata recepita dagli enti preposti alla sicurezza del volo, una commissione ministeriale di inchiesta, anche per comprendere le ragioni per cui si era verificato l'incidente e se i sistemi di segnalazione a terra fossero idonei e conformi alle norme stabilite prima dall'ICAO e poi recepite dagli enti preposti alla sicurezza del trasporto aereo. Insieme con altre commissioni, quella ministeriale si è subito attivata e ha fornito alcuni risultati, in parte comparsi erroneamente anche sulla stampa (non si sarebbero dovuti diffondere per motivi di segretezza, visto che la magistratura fin dall'inizio aveva chiesto di secretare i risultati di qualunque inchiesta fosse stata condotta sull'accaduto).

Si possono condurre inchieste per stabilire se mancasse la segnalazione a terra mediante luci particolari e segnalazioni verticali e orizzontali. Per capire, però, come si sono svolti i fatti e la dinamica dell'incidente è importante conoscere le registrazioni delle scatole nere dei due aerei e soprattutto le conversazioni tra la torre di controllo ed i piloti. Se non si è a conoscenza di tutti questi elementi è

difficile esprimere giudizi e ricostruire come si sono svolti realmente i fatti; siccome i dati delle scatole nere e le conversazioni tra piloti e torre di controllo sono a disposizione esclusivamente della magistratura, anche i risultati di un'inchiesta sommaria svolta sugli elementi a terra non forniscono niente di più di quanto non si possa desumere da un'inchiesta parziale. Una risposta completa ed esaustiva sulla dinamica dell'incidente la potrà dare la magistratura al termine della sua inchiesta e credo che qualsiasi anticipazione in questo momento potrebbe essere anche fuorviante. Penso, ad esempio, alla questione del radar di terra: alcuni ritengono che sia obbligatorio per gli aeroporti in cui si forma la nebbia, altri affermano il contrario perché lo strumento non sarebbe ancora stato testato adeguatamente. Ci sono delle inchieste parallele sulle quali la magistratura ha chiesto di mantenere il segreto per evitare di disturbare l'esito delle indagini. Eventualmente, potremmo chiedere alla magistratura che per l'inchiesta di Linate le nostre relazioni fossero disponibili per il lavoro della Commissione.

Si è pensato di realizzare l'ente unico per il trasporto aereo per reazione allo stato di incertezza dimostrato dagli stessi responsabili, che invece avrebbero dovuto fornire risposte concrete e certe. Tenete conto che però è una proposta da discutere in Commissione. La prima reazione sarebbe di chiedersi come mai in altri paesi questo organismo esiste, mentre nel nostro manca. La successiva sarebbe di pensare a come organizzarlo e di individuare i presupposti per arrivarci. Sono tutte questioni da analizzare insieme nelle prossime sedute ed anche in altre, ristrette a tecnici e a chi della Commissione avesse un interesse più specifico.

In un'altra seduta l'onorevole Pasetto aveva affermato che tendiamo a decapitare i vertici aziendali. Non vogliamo farlo e non è stato rimosso nessuno dell'ENAC e dell'ENAV. Se dovessimo intervenire sui vertici dei due istituti o su chi sta operando in questo momento e sta garantendo la sicurezza dei voli (nelle torri di

controllo e nei sistemi a terra), faremmo un'azione di disturbo verso il personale che deve mantenere un'attenzione particolare in un lavoro molto delicato. Non far perdere la concentrazione ai due istituti significa anche non intervenire sul personale.

Appena accaduto l'incidente di Linate, nonostante abbia avuto il suggerimento di licenziare, ho preferito non farlo in attesa della costituzione nel dicastero di una commissione di studio per riorganizzare gli enti preposti alla sicurezza e per conoscere il loro grado di ricezione delle normative. La commissione del dicastero, coordinata dal professor Riggio, è composta da personalità di alta competenza tecnica, che stanno lavorando per istituire un ente unico e — nell'immediato futuro — per rivedere le funzioni degli enti per l'assistenza al volo e la sicurezza. Inoltre, essa dovrà dare da subito un segnale concreto per gli aspetti sollevati dalla stampa sulla disorganizzazione degli enti di sicurezza e sulla loro scarsa competenza e perciò lavorerà di concerto con le due Commissioni della Camera e del Senato.

Comunque, dal momento in cui sono accaduti i fatti e fino alla nuova organizzazione abbiamo previsto un tempo necessario di circa quattro mesi ed opportunamente è stato nominato un « superispettore », il generale Fornasiero, con il compito di garantire in questo « interregno » tra il passato ed il futuro del nuovo ente le ispezioni in tutti gli aeroporti e la ricezione delle indicazioni della commissione, istituita due anni fa, per l'ammmodernamento dei sistemi di segnalazione a terra e di controllo del volo; oltretutto, il « superispettore » è responsabile che a breve termine tutto sia completato, evitando così di ripetere quello che è accaduto il 27 ottobre, quando, scaduta la proroga del periodo previsto per perfezionare i vari sistemi di controllo a terra dei radar negli aeroporti, l'ENAC e l'ENAV declassarono sei aeroporti italiani per non aver ottemperato alle disposizioni.

MAURO FABRIS. Volevo sapere dal ministro se è nelle condizioni di impedire altri danni dell'ENAV e se, eventualmente, ha i poteri per fermarlo.

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Ritengo che debbano lavorare nella massima serenità, altrimenti ci andiamo di mezzo tutti.

MAURO FABRIS. Ministro, non parlavo dei controllori ma dei vertici.

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. I vertici sono sotto osservazione e nel momento in cui si cambierà saranno probabilmente riorganizzati e non saranno più gli stessi (*Interruzione del deputato Panattoni*).

ENAV ed ENAC continuano a lavorare con gli stessi vertici, in quanto non sono stati toccati per motivi di sicurezza. Se ci fosse tensione al vertice, probabilmente si ripercuoterebbe anche in basso. Quando sarà il momento si farà ciò che serve e la commissione deciderà come procedere e dare vita alla nuova organizzazione in modo da non disturbare il lavoro quotidiano del personale. Il « superispettore » controllerà che tutti gli aeroporti siano nelle condizioni ottimali per continuare a svolgere il proprio lavoro ed esaminerà le carenze più macroscopiche per intervenire e risolverle nel rispetto delle normative internazionali e nazionali.

A quanti hanno chiesto che cosa il dicastero avesse fatto finora, rispondo che è intervenuto istituendo una commissione che sta lavorando sulle problematiche future e che ha inoltre nominato un ispettore per garantire il mantenimento della sicurezza in questo periodo di transizione. Il nostro intervento ha l'obiettivo di rassicurare l'opinione pubblica sulla sicurezza dei voli. In questo periodo c'è stato un calo delle presenze di circa il 30 — 35 per cento; è evidente che ciò che purtroppo è successo ha influito duramente sulla psicologia degli utenti.

Rispondendo all'onorevole Pasetto sul fatto che un'agenzia unica potrebbe destabilizzare gli attuali enti, credo sia stato

fatto il possibile proprio per evitare ciò; per quanto riguarda le responsabilità dell'ispettore e della commissione presieduta dal professor Riggio, mi sembra di aver risposto.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
LUIGI MARTINI

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Nella precedente seduta il senatore Brutti aveva criticato il mio discorso introduttivo, ritenendolo abbastanza stringato.

Sono d'accordo con lui; tuttavia nei successivi sei mesi di lavoro della Commissione avremo modo di confrontarci meglio e vi sarò grato se da parte vostra giungeranno stimoli ed argomenti utili per le nostre future discussioni.

Concordo con l'onorevole La Starza, il quale ricordava che il problema della sicurezza del trasporto aereo è complesso e posso anche aggiungere che si è registrato un certo stato di abbandono in alcuni aeroporti; tra questi ritengo che il più trascurato sia stato quello di Linate, il quale, dopo il trasferimento di alcuni voli a Malpensa, è stato abbandonato per 8-10 mesi, e può essere che durante tale periodo siano stati trascurati tanti controlli; ciò potrà essere verificato al termine dell'indagine, così come potremo verificare le conseguenze che questa trascuratezza può aver determinato sulla funzionalità dell'aeroporto.

L'onorevole Ferro nel suo intervento ha fatto riferimento ai nove enti di Stato che operano in ogni aeroporto e alle tredici sigle sindacali presenti all'interno dell'ENAV. Ritengo che tali numeri dimostrino in modo chiaro la situazione in cui ci troviamo e la necessità di rivedere tutto il sistema, sempre però nell'ottica di un'eventuale accettazione di un ente unico. Sono d'accordo con l'onorevole Ferro in ordine alla necessità di accelerare i tempi del lavoro della commissione; da parte nostra, cercheremo di essere i più rapidi possibile. Fra l'altro, ho chiesto al professor Riggio di aiutarci in questo

senso, perché prima facciamo meglio è, in quanto la sicurezza del trasporto aereo è un argomento che non può certo aspettare. In merito alla questione sollevata sempre dall'onorevole Ferro circa la predisposizione di eventuali provvedimenti « tampone » a favore dell'Alitalia, ritengo che effettivamente per tale compagnia aerea esista un problema importante, strettamente connesso con i temi della sicurezza degli aeroporti e della gestione delle aree aeroportuali; tuttavia, siamo d'accordo sulla inutilità di predisporre a questo fine dei provvedimenti « tampone »; il Governo si sta anche impegnando affinché non si ricreino situazioni come quella verificatesi nel 1997 al fine di evitare di dover rifinanziare un'azienda che non funziona come dovrebbe.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
PAOLO ROMANI

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Rispondo al senatore Fabris - che sosteneva che non avessi, nell'espore la mia relazione, detto quali fossero le mie impressioni e le mie idee in proposito - dicendo che le mie impressioni e le mie idee sono quelle che emergono da quanto detto sia nella precedente audizione sia oggi; chiaramente si tratta di impressioni che vanno confrontate e approfondite in sede di dibattito all'interno di questo Comitato paritetico. Convengo con il senatore sul fatto che sui giornali sono state riportate, in merito a ciò, delle dichiarazioni sconvenienti; da parte mia ho già impartito disposizioni ai miei collaboratori in seno al ministero, con cui ho sottolineato la necessità di prestare, prima di pronunciarsi su tali argomenti, molta attenzione al fine di evitare il ripetersi di quanto accaduto.

Per quanto concerne la domanda - sempre del senatore Fabris - se condividessi o meno le dichiarazioni rilasciate la volta precedente dal generale Fornasiero, ritengo che probabilmente, sull'argomento, il generale è stato frainteso oppure, se ha detto qualcosa, non l'ha fatto con spirito

critico; ovviamente, all'interno degli enti, come l'ENAC e l'ENAV, vi possono essere persone più o meno competenti; è chiaro anche che se si vanno a guardare i risultati si potrebbe anche dire che le competenze non siano state elevate; però, si può anche verificare il caso in cui, a fronte di elevate competenze, vi sia un'organizzazione sbagliata; tuttavia, su tale argomento sarebbe opportuno spiegarsi meglio e i risultati ottenuti sono stati meno positivi rispetto a quelli ottenuti in altri casi.

Infine, in merito al quesito su chi decida all'interno del mio ministero - quesito posto sempre dal senatore Fabris - rispondo che, solitamente e anche per il futuro, decide il ministro. È ovvio che ogni decisione - come mi è stato detto - va presa anche in sede politica, ed io, da tecnico, mi adeguo a questa indicazione; tuttavia, rimane ferma la mia determinazione in ordine a certe decisioni: se poi occorrerà procedere ad una mediazione politica rimango, comunque, disponibile.

Che cosa sarà l'ente unico è argomento che cercheremo di comprendere insieme; quella dell'ente unico è una proposta che stiamo valutando e che, magari in futuro, sottoporremo a questo Comitato, perché sono convinto che la decisione su tale ente, tenuto conto delle competenze presenti all'interno del Comitato e all'interno del ministero (metteremo in campo i tecnici migliori e preparati), sarà frutto di un concerto; ciò ci induce a sperare che il risultato finale di questa collaborazione sarà buono. Per quanto concerne i modi di utilizzo delle risorse da parte dei gestori, si tratta di un argomento che tratteremo nel corso delle prossime audizioni.

Sono d'accordo con quanto sostiene l'onorevole Martini sulla necessità che la sicurezza in tema di traffico aereo venga monitorata dai piloti; io sono stato uno dei primi a chiedere che nelle nostre commissioni fossero presenti i piloti degli aeromobili, figure in genere un po' trascurate ma che, secondo me, sono da tenere in debita considerazione perché nella materia sono le più competenti.

ALDO SCARABOSIO. Si giocano la loro pelle !

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Appunto; e sono i più diretti interessati all'argomento, perché il tema della sicurezza li riguarda, insieme ai passeggeri, per primi: poi viene tutto il resto. Da questo punto di vista siamo particolarmente attenti nel prendere in considerazione le loro indicazioni sull'argomento come, d'altra parte, abbiamo già dimostrato in altre occasioni. Come diceva l'onorevole Martini, vi è anche la necessità di procedere ad un *check* tra quella che era la sicurezza in termini di traffico aereo prima dell'incidente di Linate e quella che sarà in futuro; anche questo costituisce un argomento da affrontare in maniera analitica nei prossimi incontri.

L'onorevole Panattoni chiedeva nel suo intervento come, tramite la legge finanziaria, si risponde al problema della sicurezza del traffico aereo dopo l'incidente accaduto a Linate. Rispondo sottolineando che, rispetto a quanto convenuto in precedenza (erano previsti nel disegno di legge finanziaria stanziamenti, in tema di sicurezza degli aeroporti, per circa 150 miliardi di lire), abbiamo chiesto di incrementare i fondi - nel collegato alla finanziaria - in maniera tale da disporre per quest'anno di una base di 300 miliardi di lire con cui operare, oltre ai finanziamenti di cui ENAC ed ENAV dispongono indipendentemente dalla finanziaria.

GIORGIO PASETTO. Sono diminuiti !

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Condivido in pieno quanto affermato dall'onorevole Panattoni che, in merito all'argomento, sottolineava come i tempi delle indagini fossero lunghi in rapporto alla delicatezza dell'argomento trattato; resta chiaro infatti che prima di quattro o cinque mesi non si potrà procedere ad un nuovo assetto del settore. In particolare, l'onorevole Panattoni chiedeva indicazioni su quali fossero, nell'immediato, gli interventi predisposti;

tali interventi sono quelli che il generale Fornasiero dovrà mettere in atto considerando capillarmente tutti gli aeroporti italiani, prendendo in esame le ispezioni effettuate precedentemente e confrontandole con le raccomandazioni fatte. Pertanto, si può affermare che vi è una risposta immediata da parte del Governo al fine di garantire sicurezza nel settore; il generale Fornasiero comunque potrà successivamente fornire in merito elementi più precisi.

Anche noi, come sosteneva l'onorevole Ronchi, siamo dell'idea che occorra dare ai cittadini risposte rassicuranti; ritengo infatti che, di fronte agli interventi immediati predisposti, l'opinione pubblica abbia mostrato una reazione positiva. Ovviamente, si può sempre discutere se tali interventi che abbiamo predisposto fin dall'inizio siano risultati efficaci o meno; comunque, abbiamo cercato di agire al meglio; se poi si ritenga necessaria, anche su vostra indicazione, la predisposizione di ulteriori interventi ancora più efficaci, rimangono sempre disponibili.

L'aspetto relativo alle responsabilità, dal punto di vista amministrativo, sarà valutato proprio in questo periodo; tale aspetto comunque dovrà emergere dalle risposte che giungeranno dalle varie inchieste che sull'argomento si stanno conducendo.

L'onorevole Duca chiedeva quali provvedimenti fossero stati adottati per garantire i sistemi aeroportuali e l'elenco dei diversi interventi disposti da parte dei vari enti del settore; anche con riguardo a tale aspetto ritengo che il generale Fornasiero potrà essere più preciso di quanto lo possa essere io; tuttavia, è utile al riguardo il documento a cui facevo riferimento prima. L'onorevole Duca aveva anche sollevato la questione relativa alla paura con cui i passeggeri, dopo l'incidente di Linate, salgono sugli aerei; a tale proposito, ho dichiarato che gli aeroporti sono sicuri. È evidente come non si possa affermare niente di più e niente di meno, perché se si dovesse ammettere che si vola in Italia su aeroporti « a rischio » saremmo costretti a chiuderli. È ovvio poi che bisogna

essere sicuri che il rischio non esista, e controllare che sia proprio così; questo è il motivo per il quale il « superispettore » sta lavorando, in modo che si possa eliminare la parola « rischio » con riferimento a qualsiasi aeroporto italiano. Anche in questo periodo di interregno, cioè di attesa di un nuovo assetto organizzativo in merito alla sicurezza del traffico aereo, dobbiamo essere convinti che gli aeroporti sono sicuri; altrimenti, dico che non dovremmo declassarli - come sostenuto tempo fa dall'ENAC e dall'ENAV - ma dovremmo addirittura chiuderli. In questi casi occorre essere molto concreti perché non esistono vie di mezzo: non ci sono aeroporti « un po' sicuri » o aeroporti « un po' a rischio », ma esistono aeroporti sicuri, mentre quelli a rischio vanno chiusi.

Infine, sempre l'onorevole Duca faceva riferimento alla dinamica dell'incidente verificatosi a Linate, soffermandosi in particolare sui tempi impiegati dai vigili del fuoco per giungere sul luogo del disastro, aspetto su cui stanno indagando i magistrati. Quello che si sa è che i vigili del fuoco non sono intervenuti nei minuti immediatamente successivi; al riguardo, i magistrati hanno assicurato di voler accelerare i tempi dell'indagine affinché, per l'incidente di Linate, non si ripetano i tempi lunghi di Ustica, ma si giunga al più presto a concludere l'inchiesta. Pertanto, solo dopo la conclusione delle indagini portate avanti dai magistrati emergeranno i dati relativi ai tempi di arrivo dei vigili del fuoco sul luogo dell'incidente.

Ho avuto anche un lungo colloquio, lunedì mattina, con gli avvocati dei parenti delle 118 vittime, in cui mi è stato riferito che delle persone sarebbero sopravvissute all'impatto ma sarebbero poi morte soffocate all'interno dell'aereo; naturalmente si tratta di elementi ancora da definire che potranno essere stabiliti dai referti legali.

Sempre l'onorevole Duca parlava delle interconnessioni tra il controllo civile e quello militare. Anche questo è un argomento delicato ed importante che lascio al generale Fornasiero per migliore chia-

rezza; non c'è dubbio, comunque, che non ci debbano essere interferenze tra i due tipi di controllo.

Credo di avere già risposto all'onorevole Lusetti, che aveva chiesto se servisse veramente un superispettore. Consegno comunque al Comitato copia della lettera che conferisce l'incarico al generale Fornasiero per ulteriori dettagli.

Sempre l'onorevole Lusetti chiedeva se la società di gestione dell'aeroporto di Linate fosse o meno responsabile per la sicurezza: la società di gestione con l'ENAC, l'ENAV ed altri enti che sono descritti in dettaglio nell'elaborato fornito al Comitato. Anche per quanto riguarda il controllo bagagli la risposta è contenuta nell'elaborato.

Un altro punto importante è costituito dagli interventi di omogeneizzazione: quando verranno riorganizzati tutti gli aeroporti, bisognerà chiedersi perché esistono aeroporti che hanno delle regole ed altri che ne hanno di diverse ed arrivare ad una omogeneizzazione sia delle normative sia dei controlli.

Il senatore Cicolani ha ribadito che è importante verificare come sia stato gestito il trasporto aereo in questi ultimi anni in attesa di preparare quello per il futuro. Inoltre ha rimarcato l'opportunità di evitare che ENAV ed ENAC perdano capacità operativa proprio in questo momento di transizione, cosa che condivido pienamente. Un altro aspetto importante, poi verificato, è costituito dal fatto che oggi esiste una grossa indeterminazione tra le zone di confine, e anche questa è una situazione che non è stata approfondita abbastanza.

Il senatore Falomi mi ha chiesto quali siano i presupposti che portano alla conclusione dell'opportunità di giungere ad un ente unico. Ho già detto che l'opzione dell'ente unico è stata presa in considerazione immediatamente visti i risultati della frammentazione delle competenze. Sul rapporto della commissione d'inchiesta ministeriale ho risposto che sarà la magistratura che deciderà se potremo mettere a disposizione della Commissione i risultati.

Per quanto riguarda la mancata armonizzazione dell'assetto normativo e della struttura organizzativa dell'aviazione civile, mi sembra, come prima impressione, che le norme sia internazionali sia nazionali siano buone, anche se non tutte le norme internazionali sono state recepite. Si tratta di capire se siamo o meno nelle condizioni di non recepire alcune norme ormai diffuse nella comunità internazionale. Credo invece che nei prossimi mesi ci sia da lavorare molto sulla struttura organizzativa.

Il processo di verbalizzazione dei voli rappresenta una novità; anche in questo caso si dovrà valutare il tutto in funzione dei lavori della commissione e del dicastero.

Nella riorganizzazione in un unico dicastero, che dovrà avvenire entro quattro o cinque mesi, ci sarà una direzione generale che si interesserà di tutto il problema della sicurezza: di sua competenza saranno la sicurezza ferroviaria, quella stradale e autostradale, la sicurezza della navigazione aerea e quella della navigazione marittima. Ognuno di questi settori avrà un responsabile e il nuovo ente unico sarà vigilato dalla direzione generale preposta per la sicurezza del volo.

MAURO FABRIS. Quindi ci sarà una sola direzione con quattro uffici.

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Esatto, saranno riuniti in modo che vi siano contatti trasversali. Si tratta apparentemente di branche diverse, ma ci possono essere aspetti comuni tra loro. Questo è tutto, chiedo scusa se non ho risposto a tutti in maniera puntuale.

PRESIDENTE. Do quindi la parola al generale Fornasiero, visto che il ministro lo ha « evocato » più volte.

ANDREA FORNASIERO, *Ispettore generale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*. Da quando sono stato insediato mi sono preoccupato di acquisire

dati sulla situazione, poiché, pur essendo stato in aeronautica per cinquant'anni, non ho avuto molto a che fare con l'aviazione civile. Tali dati, che ho acquisito anche attraverso la commissione Riggio, sono abbastanza per poter cominciare ad operare e fornire ciò che il ministro mi ha chiesto. In questo periodo, inoltre, ho tentato di coordinare alcune attività in comune tra ENAV, ENAC e gestioni aeroportuali proprio per cercare di aumentare i volumi di traffico, diminuiti dopo l'incidente di Linate e la scadenza della direttiva che dava la possibilità di aggiornare tutti gli apparati degli aeroporti del nord in caso di scarsa visibilità (cosa che si verificava praticamente ogni giorno chiudendo di fatto ogni volta gli aeroporti). Sono state individuate ulteriori procedure, sempre in sicurezza, per aumentare i volumi di traffico.

Proprio negli ultimi giorni abbiamo cominciato a controllare i vari aeroporti per vedere se erano state risolte tutte le deficienze segnalate. Certo è che, quando le manchevolezze riguardano apparati molto complessi, ci si trova davanti a tempi lunghi di realizzazione, tuttavia, se non altro, ho potuto verificare che le attività sono state portate avanti.

La commissione Riggio ha terminato tutte le audizioni e dalla prossima settimana comincerà a lavorare sul futuro assetto che intendiamo raggiungere.

Per quanto riguarda il rapporto tra controllo civile e controllo militare, non si rilevano particolari difficoltà; infatti, nella relazione riporto che c'è stata una buona collaborazione tra i due controlli. L'aeronautica militare, tramite l'installazione di nuovi mezzi, sta cercando di cedere più spazio all'aviazione civile, che ne ha bisogno. Ci sono delle difficoltà, invece, per quanto riguarda i controllori di volo: molto presto l'aeronautica si potrebbe trovare costretta a chiudere spazi di sua pertinenza perché, essendo i controllori di volo civili remunerati più del doppio di quelli militari, un numero molto consistente di questi ultimi lascia l'aeronautica. Potrebbe diventare un problema abbastanza grave, specialmente nel nord-est,

dove il traffico è diviso tra aeronautica ed aviazione civile, ed in alcuni nodi particolari come Firenze o Brindisi, dove il traffico è gestito insieme. Fino a quando sono rimasto in servizio ho fatto presente al Governo il problema, chiedendo che la retribuzione militare fosse adeguata almeno a quella europea, ma risposte ancora non si sono avute; in più, proprio questa mattina, il capo di stato maggiore dell'aeronautica, che ho incontrato per motivi legati al mio nuovo incarico, mi ha comunicato che l'ENAV ha bandito un nuovo concorso, che avrà come ovvia conseguenza un nuovo esodo di controllori dall'aeronautica. Questo è l'unico motivo di frizione tra i due enti, per il resto esiste piena collaborazione, visto che i controllori siedono davanti alle stesse console nei sistemi di traffico e si può dire che non vi sono mai state discrepanze tra i due enti di controllo, anche perché tutti i controllori provengono dall'aeronautica.

**PRESIDENTE.** Do ora la parola al presidente della commissione tecnico-scientifica per il riassetto delle norme inerenti al settore dell'aviazione civile, Vito Riggio.

**VITO RIGGIO, Presidente della commissione tecnico-scientifica per il riassetto delle norme inerenti al settore dell'aviazione civile.** Come ha già detto prima il ministro, faremo avere al Comitato sia il decreto di costituzione della mia commissione sia quello che indica il ruolo specifico del generale Fornasiero. Confermo che i lavori della commissione sono iniziati l'8 novembre.

Si tratta di una commissione di studio che nel corso delle sette riunioni già svolte ha proceduto ad ascoltare tutti i soggetti coinvolti nell'ambito del settore aereo, e il cui compito è di presentare al ministro, a partire da martedì prossimo, un rapporto complessivo formulando ipotesi di riordino del settore, di tipo legislativo, o semplici aggiustamenti normativi che prevedano forme di controllo migliori rispetto a quelle attuali. In tal senso, noi manifestiamo fin d'ora la nostra disponibilità, nel

momento in cui si realizzeranno degli stati di avanzamento del nostro lavoro (stiamo raccogliendo informazioni chiedendo espressamente a tutti i soggetti operanti nel settore di fornire materiale documentario e proposte articolate), e se il presidente Romani lo riterrà opportuno, a tornare. Da parte dell'ENAC è giunta un'articolata proposta — fra l'altro resa nota dalla stampa — con la quale si vorrebbe procedere ad un riordino complessivo del settore. I responsabili dell'ENAV hanno, a loro volta, proposto di trasferire all'ENAC — dicendo questo soddisfo anche le perplessità manifestate dal senatore Falomi — alcune funzioni di certificazione di tipo regolativo, concentrando così in capo all'ENAV funzioni che le sono proprie, come la funzione di *provider*, vale a dire vendere il servizio della sicurezza a condizioni di stima di costo (e qui va introdotto anche un ragionamento sulla valutabilità di questo servizio).

In tema di legge finanziaria, in un documento ad essa allegato (a pagina 18) risulta che il trasferimento all'ENAV di un fondo di riequilibrio è stato operato dal Senato con la Nota di variazione, su disegno di legge presentato dal Governo; si tratta di una sovvenzione operata dal Tesoro, unico azionista e proprietario dell'ENAV, che non ha al momento suscitato alcuna reazione da parte dell'amministratore delegato di tale ente, che proprio ieri ne ha preso atto in concomitanza con il fatto che non ci sono tagli di parte corrente, ma vi è un riequilibrio che si è ritenuto tollerabile in rapporto al fatto che la Spa ha iniziato a conseguire vantaggi.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro Lunardi per avere accolto il nostro invito; in conclusione faccio una sottolineatura e rivolgo al ministro una domanda. La prima; raccogliamo, credo tutti, con largo favore la totale disponibilità che il ministero retto dal ministro Lunardi ha dimostrato nei confronti del Comitato paritetico; ciò comporta per tale Comitato un'ulteriore responsabilità, nel senso che dobbiamo velocizzare i nostri lavori. In particolare, se riuscissimo a concludere le

audizioni entro l'anno, potremmo, tenuto conto della richiesta formulata da parte di alcuni componenti del Comitato, effettuare una visita nei maggiori aeroporti europei, in modo da verificare sul campo quali siano le condizioni di sicurezza; visita da effettuare e da concludere entro la prima quindicina di gennaio. Tenuto conto dei tempi e della disponibilità dimostrata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ritengo che esistano tutte le condizioni per giungere, tutti insieme, ad una positiva conclusione del nostro lavoro.

Infine, le chiedo, ministro Lunardi, se il documento che ci è stato consegnato in merito all'indagine conoscitiva sulla sicurezza del trasporto aereo, che presumo contenga risposte più organiche e dettagliate rispetto alle valutazioni iniziali da lei svolte, è indirizzato al Comitato.

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Sì, contiene delle risposte dettagliate.

PRESIDENTE. Lo acquisiamo agli atti. Ringrazio nuovamente il ministro e i suoi collaboratori e dichiaro conclusa l'audizione.

**La seduta, sospesa alle 15, è ripresa alle 15,10.**

**Audizione dei rappresentanti di organizzazioni sindacali dei lavoratori del trasporto aereo.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulla sicurezza del trasporto aereo, l'audizione dei rappresentanti di organizzazioni sindacali dei lavoratori del trasporto aereo.

Ringrazio i rappresentanti delle organizzazioni sindacali presenti; poiché abbiamo circa due ore di tempo a disposizione, ed essendo qui rappresentate 13 sigle sindacali, se siete d'accordo proporrei di dare la parola, per cinque minuti, ad un rappresentante per sigla sindacale; laddove

il tema fosse particolarmente importante, nulla vi impedisce di intervenire nuovamente.

Data la situazione, in ordine ai tempi e per dare la possibilità ai rappresentanti di intervenire tutti, ritengo sia oggi difficile per i colleghi parlamentari porre delle domande.

Avverto che sono presenti per il SULTA Paolo Maras; per la FILT-CGIL Roberto Scotti; per la FIT-CISL Claudio Genovesi; per la UIL Trasporti il comandante Luigi Pomanti; per la UGL Enrico Romoli; per la CISAL Alessandro Pico; per l'ANPAC il comandante Andrea Tarroni; per l'ORSA Massimo Muccioli; per l'UP il comandante Mario Marinelli; per l'USPPI Pellegrino Imparato; per l'ATV Giuseppe Vaccaro; per l'ANPAV Massimo Muccioli; per l'ANACNA Sergio Pierdicchi.

Se acconsentite manterrei quest'ordine anche per gli interventi; do quindi la parola al rappresentante del SULTA, Paolo Maras. Ricordo che i documenti che eventualmente i rappresentanti abbiano intenzione di depositare, a corredo dei loro interventi, verranno acquisiti agli atti del Comitato.

PAOLO MARAS, *Rappresentante del SULTA*. La cornice nella quale questa audizione si colloca è particolarmente significativa, non solo perché successiva ad un incidente grave quale quello accaduto a Linate, ma anche perché l'intero comparto sta vivendo un momento caratterizzato da grandi cambiamenti. Come operatori del settore siamo tutti consapevoli che la sicurezza va curata sotto tutti gli aspetti proprio per evitare il crearsi di una catena di eventi che portano ad incidenti; in questo senso, riteniamo necessario che tutti gli aspetti inerenti alla sicurezza del traffico aereo vadano tenuti sotto controllo in modo da ridurre al minimo la possibilità che un anello debole di questa catena causi disastri. È opportuno che le normative in materia di sicurezza vengano scrupolosamente applicate e verificate; è necessario che siano individuati organismi precisi per svolgere efficacemente tali compiti.

In tema di assistenza al volo, cedo la parola ad un esperto, il collega Francesco Vitanza.

FRANCESCO VITANZA, *Rappresentante del SULTA*. Sono un tecnico dell'assistenza al volo ed opero all'aeroporto di Fiumicino; nel mio intervento, in materia di sicurezza del traffico aereo mi limiterò a citare alcuni elementi.

A partire dal 1996 abbiamo denunciato una serie di riduzioni di servizi che, a nostro avviso, incidono pesantemente non tanto sulla sicurezza - perché tutti sappiamo che la sicurezza c'è - ma sugli *standard* massimi di sicurezza. In particolare, è stato soppresso in tutti gli aeroporti italiani il servizio tecnico notturno (soppressione che abbiamo subito denunciato duramente, facendo pure uno sciopero della fame presso l'aeroporto di Fiumicino); ciò significa che, dalle 22 alle 6 del mattino, nel caso in cui si dovesse verificare un problema su una qualsiasi apparecchiatura che riguarda la sicurezza del volo - radar, sistemi di telecomunicazioni e radio assistenza - non si può contare sulla presenza di alcun tecnico, ma soltanto su un loro intervento nell'arco delle due ore successive. Questo è, a nostro parere, un fatto grave, e ci siamo meravigliati della risposta che, all'epoca, fu data dall'ENAV che, con un documento ufficiale, ci informò che a suo parere i radar non influenzano la sicurezza del traffico aereo: mi chiedo se per caso oggi abbiano sull'argomento cambiato idea. Sappiamo benissimo che i radar non sono obbligatori; tuttavia, arrivare a sostenere che essi non influenzano la sicurezza ci sembrò all'epoca quantomeno risibile (possiamo fornire al riguardo una nutrita documentazione).

A seguire segnalo tutto una serie di elementi che, in parte, abbiamo già evidenziato all'Agenzia per la sicurezza del volo che, finalmente, esiste anche in Italia. Facendo riferimento a quanto accaduto a Linate osservo che l'eliminazione di impianti senza aver installato prima i nuovi sistemi risulta essere una pratica piuttosto frequente; così come all'aeroporto di Li-

nate, anche in quello di Fiumicino il radar di terra - quello più importante, che riguarda la prima e la seconda pista ed in particolare quest'ultima, utilizzata per i decolli - è stato soppresso, ed al momento non è stato installato il nuovo impianto. Qualcuno potrà sostenere che a Fiumicino c'è sempre bel tempo ma vi posso assicurare, sulla base della mia esperienza maturata sul campo, che anche in tale aeroporto esistono problemi di visibilità.

Un altro elemento su cui voglio soffermarmi riguarda la soppressione, sempre all'aeroporto di Fiumicino, del radar ATCR 2 - radar di avvicinamento - tuttora non rimpiazzato dal nuovo sistema, ancora in costruzione; si sostiene che sarà pronto al più presto e tuttavia, già da qualche anno, l'aeroporto risulta sfornito di tale tipologia di radar e ne viene utilizzato impropriamente un altro - l'ATCR 44 - che è un radar di navigazione. Da quanto ho potuto apprendere partecipando quest'anno alla conferenza mondiale dell'IFATSEA (Federazione mondiale professionale dei tecnici per la sicurezza del volo) non esiste in nessun altro paese europeo una situazione analoga.

In tema di standard di preparazione e di certificazione dei tecnici addetti all'assistenza al volo, l'Italia costituisce l'unico paese in Europa che non ha provveduto a predisporre le condizioni affinché si possa procedere all'addestramento di questi tecnici; in Europa esistono da tempo dei centri di addestramento appositi, come ad esempio quelli di Eurocontrol a Parigi.

Sempre all'aeroporto di Fiumicino, segnalo che il radar meteorologico che prende in considerazione un'area piuttosto critica - l'area del mare da cui provengono fenomeni meteorologici piuttosto significativi - è stato, per così dire, interferito, determinando un cosiddetto « buco di presentazione » che, secondo i meteorologi, è grave perché impedisce di verificare fenomeni meteorologici consistenti. Ciò costituisce un altro esempio di mancato coordinamento dovuto al fatto che la società che gestisce lo scalo - la Aeroporti di Roma - ha fatto costruire davanti al

radar il molo ovest, causando, da un lato, un parziale accecamento del radar e, dall'altro lato, facendo sì che i lavoratori che operano su questo molo ovest normalmente siano soggetti - a loro insaputa - ad un continuo bombardamento di radiazioni.

Per quanto concerne i sistemi di atterraggio strumentale, si stanno realizzando dei lavori molto importanti alla terza pista dell'aeroporto di Fiumicino e, nel frattempo, è stato riadattato un vecchio raccordo trasformandolo in pista. Si tratta di una procedura normale; tuttavia, si pone il problema che se i due sistemi adibiti per all'atterraggio strumentale - ILS - per puro caso dovessero venire accesi contemporaneamente - il vecchio e il nuovo - si determinerebbe una situazione in cui il sentiero che si fornirebbe alle strumentazioni a bordo degli aerei per effettuare l'atterraggio in automatico coinciderebbe non con la pista numero tre né con quella riadattata, ma con una fascia ad esse intermedia, con il rischio di atterrare in mezzo al prato. Qualcuno potrebbe sostenere che il tecnico addetto a tali operazioni non possa sbagliarsi nell'attivare due sistemi: o attiva l'uno o attiva l'altro; noi riteniamo invece molto più semplice rendere tale eventualità impossibile, in modo da evitare l'attivazione contemporanea dei due sistemi.

Infine, mi soffermo su un altro aspetto emerso recentemente. Sembra che non esista più la possibilità di comunicare tra i servizi operativi della sicurezza dell'ENAV ed i servizi operativi di Aeroporti di Roma; poiché queste attività sono tra di loro interrelate alcune di esse devono essere necessariamente coordinate fra le due organizzazioni. A quanto risulta, sembra che per ragioni commerciali l'ENAV abbia istituito un suo centralino - presumibilmente per non pagare il canone alla società Aeroporti di Roma - venendo a creare di fatto una situazione critica nel momento in cui si dovesse intervenire urgentemente sulle apparecchiature. Non si potrebbe, in tal modo, procedere ad un coordinamento tra i reparti delle due organizzazioni. La soluzione che propo-

niamo al riguardo è che tutti i reparti operativi adibiti alla sicurezza - sia di ENAV sia di Aeroporti di Roma - abbiano la possibilità di comunicare direttamente, soprattutto in situazioni di emergenza; aspetto, questo, che riteniamo fondamentale, e averlo denunciato ci ha procurato nel corso degli anni tutta una serie di vicissitudini, non certo positive.

Ricordo infine che la Commissione trasporti della Camera aveva dato parere favorevole, a stragrande maggioranza, su una proposta di adeguamento del nostro paese agli standard previsti negli altri paesi, internalizzando il servizio tecnico nell'ambito del quale, come raccomandato dall'ICAO, si deve prevedere la stretta integrazione tra controllore di volo, meteorologi aeronautici e tecnici della conduzione degli impianti. La Commissione trasporti aveva raccomandato di procedere in tal senso, ma sappiamo che ciò, al momento, costituisce lettera morta.

Concludo ricordando che il nostro delegato sindacale, per aver chiesto all'ingegner Gualano, vista l'ulteriore riduzione dei servizi da h.16 ad h.12, informazioni su questa riforma e sull'iter previsto si ritrova oggi licenziato.

ROBERTO SCOTTI, *Segretario nazionale della FILT-CGIL*. Come responsabile di settore dell'assistenza al volo della FILT-CGIL mi soffermerò ad analizzare sul piano generale alcuni aspetti.

Il tragico incidente accaduto a Linate deve indurci a riflettere su quello che non funziona in tema di sicurezza nel settore del trasporto aereo. Si sostiene, in parte anche con ragione e al di là delle polemiche in ordine al radar di terra, che il trasporto aereo è sicuro. A mio parere ciò è vero, ma fino ad un certo punto; l'incidente di Linate dimostra che non tutto ha funzionato come avrebbe dovuto. La FILT-CGIL, al fine di trovare un sistema che impedisca il verificarsi di tragici eventi come quello accaduto l'8 di ottobre, propone, in prima battuta, che i conflitti e le sovrapposizioni di competenze che insistono sugli aeroporti siano in qualche modo eliminati. Senza entrare nella pole-

mica politica o sindacale, senza toccare temi di interesse della magistratura e senza voler dare dei giudizi di merito ritengo, come controllore del traffico aereo, che alcune competenze di ENAV debbano fermarsi laddove iniziano quelle di altre organizzazioni operanti negli aeroporti.

Sul piano complessivo negli aeroporti esistono realtà operative che interessano soggetti in numero rilevante: la Polizia di Stato, gli operatori della sanità, gli addetti all'*handling*, le gestioni dei vari vettori. Sostanzialmente però i soggetti che hanno competenze « blindate » sono tre, sono loro che hanno necessità di coordinamento per giungere ad una decisione comune con tempi spesso molto lunghi (la vicenda del radar di torre di Linate lo conferma). I tre soggetti sono: ENAV, ENAC e gestioni aeroportuali. Questa situazione comporta che laddove il compito di un soggetto termina comincia quello del secondo: ecco perché poi un radar di terra dismesso viene reintegrato solo dopo qualche anno.

Ritengo che l'incidente di Linate si sarebbe potuto evitare anche senza il radar di terra. Ovviamente, con il radar di terra, con una segnaletica migliore obbligatoria per gli aeroporti con condizioni meteorologiche particolari (mi riferisco agli aeroporti del nord), con il pluviometro, con una normativa che renda obbligatoria la *breaking action* (l'azione frenante durante le fasi di decollo e di atterraggio), con l'implementazione della segnaletica a terra con luci in senso orizzontale ed in senso verticale per poter vedere meglio le informazioni utili, i rischi sono molto ridotti. Ma affermare che l'incidente di Linate, nelle condizioni in cui si operava in quel momento (al di là di alcune incongruenze che non spetta a me in questa sede ricordare o evidenziare), poteva anche non succedere, è altrettanto corretto.

L'obiettivo che abbiamo, come rappresentanti dei vari soggetti che operano negli aeroporti e nel sistema del trasporto aereo, è quello di individuare situazioni di frattura nel cambio di competenze tra un ente e l'altro; laddove questo fenomeno