

Una seconda questione. È stato detto che i piloti si limitano a fornire un unico rapporto che consiste nel riempire dei moduli; abbiamo capito che il sistema sicurezza, nel suo complesso, non comunica. Volevo capire in particolare che cosa significa ciò: oltre a riempire i moduli i piloti che cosa potrebbero fare?

Un altro problema, emerso dalla relazione svolta dalla dottoressa Magrone, è quanto abbia inciso il processo di *deregulation* che si è avuto negli ultimi anni. Sarebbe possibile fornirci un dato che chiarisca questo aspetto?

MASSIMO FERRO. Ringrazio anch'io i nostri ospiti e pongo una domanda al comandante Manera: lei ha detto che il *reporting system* viene « seppellito ». Da chi? Voi inviate il *reporting system* all'ENAV e all'ENAC. Dal documento che ha messo a nostra disposizione, emerge una sua opinione molto negativa non tanto sui compiti dell'Agenzia per la sicurezza del volto - che sono fra l'altro delineati nel decreto costitutivo della stessa - ma sul modo in cui essa vi ottemperi.

Con l'IBAR, rappresentato dall'avvocato Magrone, non voglio fare polemica: i servizi di assistenza a terra i vettori possono autoprodurli da anni, perché il sistema è liberalizzato in tutti i maggiori aeroporti. Ritengo però che una liberalizzazione eccessiva possa condurre ad una sorta di *far west*, come l'ha definito qualcuno. Di conseguenza, per aeroporti di medie dimensioni, un certo ragionamento va svolto fino in fondo.

Infine, quanto all'applicazione dell'articolo 14, si tratta di una norma di salvaguardia sociale che aveva effetti limitati per un determinato periodo di tempo. Ora, a prescindere dal fatto che sia contro la libera concorrenza, essa non avrebbe più efficacia, secondo alcuni; lo dico soltanto per evitare equivoci e per far sì che leggendo questi documenti qualche collega si faccia un'opinione non corretta. Quindi, l'autoproduzione (o meglio il servizio di *handling*) i vettori possono autoprodurli da anni. Per quanto concerne l'articolo 14 del decreto legislativo n. 18 del 1999, che

prevedeva che chi assumesse una quota trasferita di servizi a terra assumesse anche la relativa quota di personale, esso può avere un'efficacia limitata e risulta comunque superato.

PIETRO TIDEI. Devo dire di non condividere alcuni interventi che ho ascoltato, anche perché ritengo che questo Comitato di indagine debba avvalersi soprattutto dell'opinione più o meno qualificata degli esperti che ha deciso di ascoltare. Quindi credo che coloro che sono stati convocati debbono liberamente esprimere la propria opinione, che spetta a noi valutare; il voler sentire soltanto quello che ci può fare più o meno comodo mi sembra che non sia un atteggiamento corretto; d'altra parte, ritengo che ognuno sia in grado di esprimere non solo orientamenti ma anche conoscenze che ha potuto acquisire per riferirle in questa sede competente ed autorevole.

La domanda che pongo è questa: nella relazione dell'avvocato Magrone sono state fatte delle affermazioni forti (ritengo che lei stessa ne sia convinta). Stiamo affrontando in questi giorni il problema della gestione aeroportuale e mi sembra di cogliere una sua preoccupazione per il fatto che una gestione privatistica senza gare, cioè senza concorrenza, finisca per danneggiare i vettori. Lei stessa afferma che la prospettiva delle privatizzazioni imminenti ha dettato una strategia di normazione volta a garantire alle gestioni aeroportuali rendite di posizione ingenti e durature, con grave danno per i vettori. Inoltre, sostiene che non sempre la privatizzazione è il toccasana delle gestioni aeroportuali e che, al contrario, può essere un passaggio pericoloso per la funzionalità degli aeroporti e la conseguente sicurezza del trasporto aereo. Vorrei che lei, avvocato Magrone, ci dicesse quali sono i gravi danni che hanno subito i vettori da questa contrapposizione alle rendite di posizione ingenti e durature dei gestori. Dall'altro lato, lei afferma che questo può essere un passaggio pericoloso per la funzionalità degli aeroporti; le chiedo: in che misura può

essere pericoloso, e perché? Si tratta di una affermazione grave che, fra l'altro, incide su un provvedimento il cui esame da parte nostra proprio questa sera è arrivato pressoché alla conclusione.

GIULIO ANTONIO LA STARZA. Intendo svolgere soltanto una riflessione e rivolgere una domanda all'ingegner Cereti. Il comandante Manera nella sua esposizione ha detto di non aver ricevuto dall'Agenzia per la sicurezza del volo alcuna informativa per prevenire eventuali incidenti. Pertanto, sono stati spesi per questa Agenzia soldi dei contribuenti, senza ottenere alcun risultato: mi chiedo come questo sia possibile.

All'ingegner Cereti volevo chiedere se non ritenga che il recepimento integrale delle normative ICAO possa rivelarsi utile nell'immediato: come più volte abbiamo detto, gli aeromobili volano tutti giorni, e tali normative possono servire alla salvaguardia della sicurezza.

LUIGI MURATORI. Vorrei un chiarimento in merito alla relazione svolta dal comandante Manera; se ho capito bene, la IFSC invia dei *reporting system* all'ENAV e all'ENAC, su cui non riceve risposta. Vorrei pertanto che chiarisse questo aspetto.

GIORGIO PANATTONI. Ringrazio gli ospiti, cui rivolgo alcune domande per chiarire i molti dubbi che mi sono rimasti.

Prima questione. È stato affermato che i singoli comparti della sicurezza funzionano. Pertanto direi, contrariamente ad altre affermazioni che ho sentito, che non sono necessari investimenti aggiuntivi o trasformazioni particolarmente rilevanti, tranne evidentemente quelli concernenti l'evoluzione tecnologica. Chiedo se ciò sia esatto o meno.

Seconda questione. Si è fatto cenno ad una mancanza di coordinamento, che traduco come una mancanza di responsabilità nelle « zone di confine », che risultano quindi pericolose. In altri termini, non esiste un vero sistema: i « singoli pezzi » vanno bene, ma dal punto di vista della

sicurezza generale, mancando il sistema, si determina una situazione a rischio; chiedo se sia vero o falso.

Terza questione. Si propone che un solo ente predisponga le regole e svolga il controllo, e soprattutto di dotare tale ente di un grande potere di intervento (cosa che mi trova completamente d'accordo). Potete illustrarci che cosa effettivamente cambierebbe e quali siano le aree più critiche che avete individuato, sempre che sia vera la diagnosi relativa al punto precedente?

Quarta questione. Se realizzo queste premesse di sistema, è rilevante che il meccanismo sia privato, pubblico o misto. O ciò è vero soltanto nella situazione attuale? Si chiede di fare intervenire qualcuno perché oggi vi sono insufficienze, oppure - se garantiamo un sistema che funziona bene e che elimina le aree grigie di confine - tale intervento non è più necessario come ritengo sia? Si tratta di un punto importante, perché indirizza in due direzioni molto diverse i possibili interventi anche dal punto di vista legislativo.

Infine, un'ultima questione. Si chiede da varie parti del sistema la partecipazione delle compagnie aeree ma essa viene concepita come ingresso nel capitale delle singole società. È necessario fare questa operazione, oppure le compagnie aeree possono restare al di fuori di tutto e puntare ad una partecipazione nel sistema della sicurezza? Qual è il vostro punto di vista sotto questo profilo? Resto molto perplesso quando vedo che l'intervento adottato per garantire un certo tipo di funzionamento è solo di tipo finanziario. Su questo aspetto gradirei da voi qualche delucidazione.

EUGENIO DUCA. Nella precedente audizione, abbiamo avuto modo di ascoltare i rappresentanti delle organizzazioni sindacali del trasporto aereo; tra questi vi è stato qualcuno che ha osservato che esiste una compagnia che rispetta le norme vigenti in tema di trasporto aereo, si preoccupa di formare il personale e lo sottopone a controlli, mentre gli altri vettori non fanno lo stesso. Ovviamente, nessuno

dei presenti ha fatto i nomi delle compagnie aeree che rispettano le regole e di quelle che non le rispettano, ma alla fine i nomi sono venuti fuori: in particolare, la compagnia aerea che rispetta le regole sarebbe l'Alitalia.

Dal momento che è qui presente una associazione che rappresenta numerose compagnie aeree, vorrei sapere se i livelli di istruzione, aggiornamento e controllo degli *status* stanno a cuore a tutti gli operatori nella stessa misura in cui interessano ad uno di essi, o se questa notizia, che a noi è stata riferita, non corrisponde al vero.

PRESIDENTE. Ritengo che alcune risposte possano essere fornite in questa sede mentre quelle più complesse ed articolate potremo riceverle a mezzo di memorie scritte, che consentirebbero anche un maggiore approfondimento.

Constato l'assenza dell'onorevole Tidei, al quale devo una risposta. Sono intervenuto durante l'esposizione dell'avvocato Magrone che ha evocato oralmente, in relazione alla questione delle privatizzazioni, una proposta di legge richiamata anche nella nota scritta che ci ha consegnato. Mi sembrava irrituale che si discutesse di una delle due iniziative legislative di un parlamentare oggi in discussione in sede di Commissione. Quando avremo necessità di ascoltare una opinione sull'argomento — e forse ce ne sarà bisogno — procederemo ad una audizione sul merito di tali provvedimenti, di cui uno, appunto, in discussione e l'altro ancora allo stadio di proposta di legge. Desideravo che si discutesse dell'attuale situazione.

Avvocato Magrone, non posso consentirle di intervenire in risposta a questa considerazione.

LIVIA MAGRONE, *Consulente dell'Associazione dei vettori esteri-IBAR*. Signor presidente, se lei consente, e se lo ritiene opportuno, vorrei fornire risposte su altri punti.

PRESIDENTE. Certamente, ma prima desidero organizzare i lavori, in quanto le

domande sono molte e sono rivolte a diversi interlocutori: il comandante Manera è stato evocato più di una volta, ed anche lei, avvocato Magrone. Perciò propongo di iniziare da lei, avvocato, e, a seguire, il comandante Manera.

LIVIA MAGRONE, *Consulente dell'Associazione dei vettori esteri-IBAR*. Cercherò di essere molto sintetica. Per quanto riguarda l'articolo 14 del decreto legislativo n. 18 del 1999, vorrei rispondere all'onorevole Ferro che mi sono trovata in possesso di un documento contenente un accordo tra sindacati e ministero per l'interpretazione di tale articolo nel senso che l'obbligo permanesse a tempo indeterminato. Questo è all'origine della mia preoccupazione: se non dovesse essercene più ragione, tanto di guadagnato.

L'onorevole Ferro sostiene che vi sia stata una ampia liberalizzazione dell'*handling*. Non ne sono testimone. Credo che l'unica gara esperita sino ad oggi negli aeroporti limitati sia stata quella di Fiumicino. Ci sono pochissimi *handlers* indipendenti. Vi riporto una esperienza diretta, maturata da uno dei miei clienti, relativa all'aeroporto di Bologna: ottenere il servizio di *handling* in un aeroporto richiede un anno di defatiganti procedimenti, dinanzi all'autorità giudiziaria ordinaria ed a quella amministrativa.

Quanto ai danni derivanti dalla mancata liberalizzazione, la politica normativa — se me lo consente, signor presidente — a favore delle gestioni aeroportuali ha prodotto un indiscriminato aumento dei diritti aeroportuali mentre non c'è mai stata né una effettiva separazione contabile — per quanto obbligatoria, sia in base alla direttiva comunitaria sia in base al decreto di recepimento — né un concreto accertamento dei costi e, quindi, non si è mai riusciti ad avere una tariffazione corretta dei servizi resi in aeroporto dal gestore aeroportuale. A mio avviso, vi è stata una strategia, sia normativa sia degli organi di controllo, che ha condotto ad un risultato aberrante per i vettori, i quali si trovano oggi nelle condizioni che tutti conosciamo.

Rispondo, infine, all'ultima questione, attinente alle ragioni per cui auspichiamo sia creata la nuova struttura, cioè l'organo unico. L'incidente di Linate e la mancata esecuzione dell'atto di indirizzo del ministro hanno evidenziato come una pluralità di organi conduca ad una pluralità di responsabilità indefinite. È necessario un unico organo responsabile della regolamentazione e del controllo, che disponga anche di un potere sanzionatorio. Il decreto legislativo che istituisce l'ENAC prevede alcune attribuzioni in tal senso ma non definisce le sanzioni, che devono essere tipiche. L'unico potere sanzionatorio resta nelle mani del direttore dell'aeroporto. A mio parere, L'ENAC non è potuto intervenire non disponendo di detti poteri. Ben venga una nuova struttura che dovrebbe disporre di poteri sanzionatori, senza più rimbalzi di responsabilità, e che dovrebbe essere di derivazione parlamentare — mi perdoni, signor presidente, se esprimo nuovamente un'opinione personale — come tutte le *authorities* che operano nel nostro paese. Infatti, la migliore garanzia di neutralità è fornita proprio dalla designazione parlamentare mentre l'autorità che si è ipotizzato di costituire avrebbe una derivazione diretta dall'esecutivo e soffrirebbe di nuovo delle difficoltà già incontrate dall'ENAC e dall'ENAV, organi di derivazione governativa.

SILVANO MANERA, *Presidente dell'Italian flight safety committee (IFSC)*. Mi scuso per la estrema sinteticità delle risposte che sto per fornire.

I controllori lavorano al massimo delle loro capacità e sono encomiabili per il loro impegno. Posso soltanto richiamare alcuni dati.

Le loro licenze sono rilasciate dallo stesso ENAV, che possiamo considerare il datore di lavoro, e non sono controllate dall'esterno. Ritengo che questa sia una anomalia. Quanto ai risultati, devo notare che in tutta Europa si vola con un unico codice di *trasponder*, qualunque sia la nazione di provenienza, che sia la Svezia o il Portogallo: dai confini dell'Italia fino

a Roma si deve cambiare la frequenza dello stesso *trasponder* per ben quattro volte. Se ne deduce che tutti i centri di controllo riescono a dialogare e ad accordarsi tra loro nell'attribuire ad un determinato volo un solo codice, valido in tutta Europa; mentre da Milano a Venezia lo si cambia per tre volte.

GIORGIO PANATTONI. Questo è federalismo, o *devolution* !

SILVANO MANERA, *Presidente dell'Italian flight safety committee (IFSC)*. Ad esempio, un volo in partenza da Venezia, rilasciato dal *Flow management control* di Bruxelles, che dispone di uno *slot* e dell'autorizzazione a partire, non può decollare senza il rilascio anche da parte del controllo aereo di Padova. L'aeromobile deve ottenere, quindi, un doppio rilascio e non se ne comprende la ragione.

Recentemente, in un aeroporto maggiore del nord Italia, da parte di ENAV sono state istituite procedure relative alla fase di decollo che appesantiscono le comunicazioni dei piloti proprio nella fase più delicata in cui, invece, ci dovrebbe essere il silenzio. Si tratta di anomalie rispetto al resto d'Europa: non sto affermando che tali procedure siano migliori o peggiori, soltanto che sono diverse. Insisto: non c'è una lista dei buoni o dei cattivi ma un elenco di miglioramenti da apportare nonché di differenze oggettive.

Relativamente allo scarto rispetto al resto d'Europa, dovremmo essere preoccupati non dei risultati, che — come ricordato dall'ingegner Cereti — sono positivi ed in linea con gli altri paesi, ma di come si raggiungono e di quale sia il metodo, il presidio epidemiologico per combattere i germi presenti nel sistema, per evitare che essi si combinino in un incidente. Quando se ne verifica uno, scopriamo che i germi erano presenti, magari, da anni e che si possono misurare tutti i giorni.

Quanto alla *deregulation*, i dati dimostrano che le nazioni che vi abbiano già proceduto, dopo un iniziale periodo di crisi, sono divenute le più sicure, in termini di risultati. Tuttavia, questo è possi-

bile poiché i sistemi di controllo previsti dalle normative aeronautiche sono utilizzati anche in sistemi di autocontrollo, ovviamente certificati, da tutti gli operatori. In questo, la normativa europea *JAR Operations 1* è la più avanzata nel mondo in quanto struttura le operazioni di trasporto aereo, seppur non completamente, obbligando tutti i vettori europei che intendano operare nel trasporto aereo, da Cipro alla Svezia, dalla Finlandia al Portogallo, fino alla Polonia, a dotarsi di un sistema certificato di controllo di qualità. Si tratta di un fattore estremamente positivo e in questo siamo più avanzati degli Stati Uniti.

Purtroppo, i regolamenti aeronautici non disciplinano tutte le procedure, nel senso che gli operatori aeroportuali forniscono alle compagnie servizi regolamentati sul ricevente — che è la compagnia — e non sul fornitore, che spesso opera in regime di monopolio. Questo è un problema di completezza e di regolamentazione.

Per quanto riguarda il *reporting* seppellito presso ENAV ed ENAC, in realtà i dati ci sono e sono forniti ma potrebbero essere ordinati in maniera più sistematica. Credo che alla base ci sia un problema di tipo organizzativo e di tipo culturale: cioè, è necessario riconoscere che i dati di misurazione del funzionamento quotidiano del sistema sono l'elemento fondamentale per renderlo più resistente. I dati sono forniti (seppelliti è una definizione non appropriata) ma, nel caso di ENAV, sono conservati per uso interno ed il resto del sistema non può beneficiare di indicazioni ed informazioni che — insisto — sono vitali (nello scambio di informazioni nel mondo, contribuiamo nella misura dell'1,7 per cento). È importante sapere che cosa avviene in casa nostra. Siamo a conoscenza delle informazioni di cui dispongono gli omologhi enti inglese, americano, canadese, di Hong Kong, neozelandese ed australiano, corrispondenti ai nostri ENAV ed ENAC, mentre delle segnalazioni inviate ad ENAV non abbiamo più notizia, se non dietro specifica richiesta. A domanda, rispondono; ma non for-

nisono gli andamenti statistici, perché li conservano solo per usi interni. Per quanto riguarda l'ENAC, il sistema c'è, e si svolge anche una attività routinaria di controllo, ma non si utilizza la ricchezza delle informazioni. Perciò, insisto sull'aspetto culturale.

Sul tema dei rapporti e dell'indipendenza tra l'inchiesta tecnica e quella della magistratura, ribadisco che i tempi di quest'ultima, che si basa sulle certezze giuridiche, aeronauticamente parlando sono biblici. Noi abbiamo bisogno di sapere subito che cosa avviene per poter intervenire.

Vi menziono due esempi, l'uno relativo all'incidente del volo American Airlines 587, l'altro a quello della Scandinavian Airlines a Linate. In relazione al primo, in termini di *factual reporting*, quindi senza alcuna anticipazione sulle cause, disponiamo di un *report* quotidiano da parte del *National safety transportation board*, che mette a disposizione di tutto il mondo aeronautico fotografie ed informazioni derivanti dalle misurazioni che vengono effettuate ogni giorno, senza commenti né indicazioni di cause. Di quanto accaduto l'8 ottobre scorso, pur essendo piuttosto informato, non so assolutamente nulla, perché l'inchiesta è condotta congiuntamente alla magistratura, che secreta ogni documento. Se non si separano le inchieste, non si può conoscere in tempo e velocemente ciò che può essere utile, anche se non necessariamente determinante. Del resto, un dubbio a noi è sufficiente per intervenire.

LUIGI MARTINI. L'Agenzia ce lo potrebbe dire.

SILVANO MANERA, *Presidente dell'Italian flight safety committee (IFSC)*. Sicuramente, ma credo che l'investigatore dell'Agenzia lavori insieme ai magistrati di Milano.

PRESIDENTE. Questo dipende dalla circostanza che l'Agenzia è CTU del magistrato?

SILVANO MANERA, *Presidente dell'Italian flight safety committee (IFSC)*. Esattamente, è CTU dei magistrati di Milano.

PRESIDENTE. Mi sembra, tuttavia, che una situazione del genere, verificatasi in questa occasione, non si ripeta abitualmente. Si tratta di un caso anomalo rispetto alla regola.

SILVANO MANERA, *Presidente dell'Italian flight safety committee (IFSC)*. Assolutamente, è un caso anomalo rispetto al resto del mondo aeronautico che, però, ci impedisce di avere la *factual information* e cioè — ripeto — una misurazione dei dati senza alcun tipo di commento, per ipotizzare interventi.

Mentre in merito al volo American Airlines 587, caduto a New York, disponiamo di una notevole quantità di — consentitemi l'espressione — «cibo per i pensieri», per studiare le possibili modifiche nelle procedure, uno specifico addestramento e tecniche di recupero dell'aeromobile da assetti inusuali, relativamente all'incidente di Linate, e ad altri che sono avvenuti in passato in Italia, non abbiamo nessuna indicazione su cui lavorare per poter migliorare.

Per quanto riguarda la richiesta volta a sapere se i «pezzi» del sistema vanno bene, la risposta è assolutamente no, non ho fatto questa affermazione; d'altronde non era compito mio né mia intenzione attribuire qualificazione ai pezzi del sistema. Volevo semplicemente dire che anche che laddove tutti i «pezzi» funzionassero, che anche laddove tutti rispettassero i regolamenti e le norme, non avremmo nessuna garanzia di avere la sicurezza.

FAUSTO CERETI, *Presidente dell'Associazione nazionale vettori e operatori del trasporto aereo — Assaereo*. Intendo fornire alcune risposte alle domande che mi sono state poste. La prima, dell'onorevole La Starza, era in merito al recepimento immediato della normativa ICAO. Noi in realtà diamo per assunto che l'Italia abbia recepito tale normativa; esistono poi dei cavilli giuridici secondo cui si sostiene

che non esista un atto formale di recepimento di tale normativa; però, poiché l'Italia è membro dell'ICAO e, per statuto, tale ente obbliga gli Stati aderenti ad utilizzare la sua normativa, noi riteniamo che tale normativa debba essere utilizzata. Se poi ciò dovesse richiedere un qualche atto giuridico italiano aggiuntivo, avendo io per molto tempo lavorato nel settore della difesa, ricordo che la NATO aveva fatto in modo che le sue norme si applicassero immediatamente in Italia, e non so se l'ICAO abbia agito allo stesso modo. Tuttavia, ripeto, che secondo noi tale normativa dovrebbe essere recepita. Resta il fatto, comunque, che quando tale normativa è recepita le cose risultano marciare abbastanza bene; quando ciò non accade succedono quei fatti che tutti conosciamo.

L'onorevole Duca sollevava la questione relativa al modo di procedere in termini di rispetto delle regole da parte delle compagnie aeree; certamente, esiste una differenza di procedure e di normative fra una compagnia che deve gestire 2 mila piloti e un'altra che ne deve gestire soltanto 200; però la normativa di gestione, soprattutto per quanto concerne la qualifica dei piloti, è soggetta a precise norme dell'ENAC, per cui, da questo punto di vista, riteniamo che da parte di tutte le compagnie ci sia il rispetto delle norme. D'altra parte, conosco come effettivamente vengono gestite alcune compagnie, e pertanto potrei garantire che, nonostante siano di piccole dimensioni, funzionano perfettamente. Comunque, per ovviare a possibili inconvenienti di questo genere, siccome tutte le compagnie aeree sono iscritte alla IATA, ricordo che da due o tre anni la IATA stessa prevede un esame per associare le varie compagnie.

Tale esame viene effettuato dal personale prestatato da altre compagnie e si accompagna ad un programma definito *big back*, per cui le compagnie principali si assumono la responsabilità di insegnare, di trasmettere alle compagnie minori — nel proprio paese o anche in paesi terzi — il *know how* in questo campo. A livello di compagnie aeree, pertanto, esiste un si-

stema di *auditing* che viene poi utilizzato addirittura fra le grandi compagnie quando si conclude una alleanza. L'Alitalia è stata soggetta ad *audit* da parte di Delta e di Air France e, a sua volta, ha svolto questo compito presso tali compagnie (Delta e Air France) allo scopo di essere sicuri che le norme di sicurezza e anche altre normative riguardanti il rapporto con i clienti siano rispettate. Questo però non esclude che possa esistere qualche compagnia « sommersa »; però, per le compagnie iscritte all'Assaereo possiamo mettere la mano sul fuoco. Inoltre, esiste il comitato presieduto dal comandante Manera che serve proprio a trasmettere il *know how*.

L'onorevole Panattoni sollevava la questione dei vari « pezzi » che garantiscono la sicurezza; se i « pezzi » vanno bene non servono grandi investimenti. I grandi investimenti di cui parliamo servono per sviluppare il sistema infrastrutturale italiano in modo da poter reggere la crescita del traffico aereo. Ad esempio, i ritardi nel sistema della precisione dei voli sono in gran parte dovuti al fatto che gli investimenti nel controllo del traffico aereo non seguono la stessa tendenza del numero dei voli: ci auguriamo che questa crisi che ha abbattuto il traffico aereo — speriamo per un periodo breve...

GIORGIO PANATTONI. In funzione dell'aumento del traffico aereo ci sono dei « pezzi » che non vanno bene: ce lo dica chiaramente!

FAUSTO CERETI, *Presidente dell'Associazione nazionale vettori e operatori del trasporto aereo — Assaereo*. Sicuramente ci saranno dei « pezzi » che non andranno bene, che possono produrre degli inconvenienti, per esempio in tema di ritardi dei voli. Però queste compagnie operano con penalizzazione del traffico, ma garantendo la sicurezza. Quando parlo di « pezzi » che funzionano bene intendo riferirmi all'aspetto concernente la sicurezza. La sicurezza viene garantita, ad esempio se una strada è troppo stretta, procedendo in fila indiana, in

modo tale da garantire che non vi siano pericoli; ma evidentemente ci vuole molto più tempo per arrivare, causando così un inconveniente. Dal punto di vista del funzionamento, esistono gravi lacune nel sistema infrastrutturale italiano, ma non solo in quello aereo, e di questo ce ne rendiamo perfettamente conto tutti. Questo però non significa che venga ad essere intaccata la sicurezza.

Il sistema come ho detto risulta carente anche oggi e credo che un unico ente migliorerà la situazione. Con ciò rispondo anche alla domanda posta dall'onorevole Pasetto che poneva un confronto con l'Europa; in molti casi, le norme del nostro sistema non sono molto diverse da quelle del resto dell'Europa, perché anche lì esistono dei problemi. Però dobbiamo tener conto del carattere nazionale; allora, la collaborazione che negli altri paesi avviene soprattutto perché due enti pubblici non si sognano nemmeno di danneggiare l'interesse pubblico a seguito di loro battaglie interne, in Italia può non esserci. Per cui, la vostra responsabilità — scusate se mi permetto di dire questo — è molto più grande, perché dovete tenere conto che le regole italiane devono essere in sostanza « a prova di imbecille », cioè a prova di gente che le applica senza conoscerne lo spirito. Per questo io dico che un sistema serve. Riguardo alla questione dell'ente unico, la situazione cambierebbe nel senso che non ci sarebbe il controllo dei piloti ogni sei mesi e dei controllori di volo ogni quattro anni: un controllore di volo viene controllato dal suo capo per cui è molto diverso da quello che accade nel nostro paese, dove ci sono dei controllori che provengono dall'esterno. Pertanto io ripeto e torno a dire che è il sistema che non funziona.

Sono anche convinto che non occorra assolutamente una ripartecipazione; è stato citato il caso della partecipazione, ma l'unico caso che esista di partecipazione dell'aerolinea nella privatizzazione di un sistema di controllo del traffico aereo si ha in Inghilterra con il NATS; anche lì, comunque, bisognerà vedere se funzionerà, in quanto è stato realizzato da

solì sei mesi. Noi riteniamo possa essere utile una iniezione di imprenditorialità anche nel controllo del traffico aereo, perché, non essendoci nessun sistema per eliminare il monopolio, bisognerà trovare qualche altro rimedio; però, il *price cap* e tutte le altre cose che vengono raccomandate dall'Unione europea io non li vedo oggi applicati; e credo che quanto ha detto prima l'avvocato Magrone, non riguarda il fatto che vengono privatizzati e a chi vengono dati, ma che vengono dati con la regola di venderli alla massimo prezzo possibile. Dopo però diamogli la possibilità di fare ciò. Una cosa simile è successa soltanto in Argentina, dove hanno liberalizzato completamente le tariffe aeroportuali per poter vendere ad un alto prezzo le azioni degli aeroporti: il risultato ottenuto è stato che la compagnia aerea nazionale è fallita e che hanno dovuto abbassare le tariffe aeroportuali perché il traffico aereo stava morendo.

GIORGIO PANATTONI. In quel caso è fallita anche l'Argentina!

CLAUDIO BALZARINI, *Presidente dell'Associazione dei vettori esteri — IBAR*. Intervengo brevemente per sostenere quanto ha appena detto il presidente Cereti, anche se non possiamo dire che tutte le compagnie aeree abbiano degli standard di sicurezza uguali e che ci può essere qualche compagnia che non sia allineata alle altre; comunque, devo dire che il livello di allineamento, di sicurezza, di *auditing*, di controllo è molto simile, e soprattutto molto elevato. È ovvio anche che le tecniche di controllo sono diverse: io lavoro, ad esempio, per una compagnia che opera ben 2.500 voli al giorno ed occupa 10 mila piloti — la United Airlines — che, ovviamente, ha le sue tecniche e i suoi sistemi di controllo. Pertanto non si può paragonare con una compagnia aerea che magari dispone di soltanto 20 aeroplani, ma sicuramente anche quest'ultima compagnia apprende dalle compagnie maggiori e addirittura le utilizza per poter avere un livello di manutenzione, un livello di addestramento dei piloti e del personale idoneo alla sicurezza.

Infine, vorrei aggiungere che gli investimenti sono sicuramente necessari per lo sviluppo aeroportuale, altrimenti si manterrà la sicurezza, perché costituisce una priorità, ma saremo penalizzati in termini di operatività, con ritardi e con tutto quello che in questo periodo si sta sperimentando.

PRESIDENTE. Ringrazio gli ospiti intervenuti e osservo che potremo fornire loro gli atti di questa audizione, perché sarebbe opportuno avere un supplemento in merito a vostri rilievi e anche riguardo alle molte cose che sono state dette. Prima ho citato alcuni temi non tanto perché fosse importante definire se una determinata cosa fosse vera oppure no, ma in quanto emblematica di uno stato di malessere complessivo. Ora, poiché voi rappresentate gli interlocutori naturali di chi ci ha fornito queste indicazioni, ritengo che valga la pena di conoscere la vostra opinione, non solo sul macro problema, ma anche sui piccoli problemi di tutti i giorni. Non so se sia il sistema o i singoli pezzi del sistema, come invocava prima l'onorevole Panattoni; il problema è che a me il malessere sembra diffuso e che forse non sempre si ha la voglia di dichiarare tutto ciò che non funziona. Può darsi che una sede più riservata possa risultare la sede più naturale.

Ringrazio nuovamente gli ospiti intervenuti e dichiaro conclusa l'audizione.

Audizione dei rappresentanti dell'associazione italiana gestori aeroporti-Assaeroporti.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulla sicurezza del trasporto aereo, l'audizione dei rappresentanti dell'Associazione italiana gestori aeroporti-Assaeroporti. Sono presenti il presidente dell'associazione, dottor Giovanni Maniscalco, i vicepresidenti, dottor Federico Nucci, dottor Marco Lodigiani e dottor Marco Franchini, e i direttori degli Aeroporti di Roma, dottoressa Federica Alatri e ingegner Riccardo Raimondi.

Immagino che conosciate i compiti di questo Comitato, perciò non ve li ricorderò e vi do subito la parola.

GIOVANNI MANISCALCO, *Presidente dell'Associazione italiana gestori aeroporti — Assaeroporti*. Procederò ad una breve introduzione generale e rimarrò, poi, a vostra disposizione per eventuali approfondimenti o risposte a specifiche tematiche.

Possiamo sintetizzare la posizione della associazione che riunisce i gestori di tutti gli aeroporti italiani in alcuni punti essenziali. Nel recente passato, si è assistito ad una carenza di indirizzo politico determinata dalla circostanza che negli ultimi cinque anni si sono succeduti quattro diversi ministri dei trasporti. Ciò ha comportato una politica poco chiara e incerta da parte del Governo, a causa di indirizzi tra loro diversi e, talvolta, contrastanti. A nostro avviso, l'attenzione rivolta al mondo aeroportuale è stata concentrata, soprattutto, sul settore del vettore aereo e, in questo ambito, sulla compagnia di bandiera. Questo ha determinato, oltre alla citata frammentazione, una scarsa visione d'insieme di un sistema nel quale operano altri attori egualmente importanti quali le società di gestione aeroportuale, i piloti, i soggetti che erogano servizi diversi, come il *catering*, e così via. Perciò, riteniamo utile sottoporre alla vostra attenzione alcune problematiche.

La prima è di natura istituzionale e attiene, principalmente, alla riforma dell'aviazione civile. Noi auspichiamo la istituzione di una *authority* nazionale che abbia compiti chiari ed essenziali di indirizzo, di vigilanza, di controllo e non anche di gestione. Accanto ad essa, una *authority* aeroportuale che, con uguale chiarezza, assuma le responsabilità ed i compiti che la prima avrà avuto modo di individuare. Ne dovrebbe conseguire la trasformazione delle società di gestione aeroportuali in *airport operator*.

Inoltre, sarebbe auspicabile una riforma della legislazione relativamente alla parte del codice della navigazione che disciplina la demanialità dei terreni e dei beni aeroportuali. A questo proposito, esi-

stono ancora numerose situazioni di stallo che non hanno consentito la conclusione dell'*iter* che dovrebbe consentire la gestione totale, presupposto fondamentale per una serie di azioni proprie delle società. Attualmente, sul territorio nazionale, assistiamo a posizioni diverse tra i vari aeroporti. Solo alcuni hanno ricevuto da tempo l'autorizzazione a tale gestione, ad esempio Roma, Milano, Torino e Venezia; altri, invece, ancora non ne beneficiano.

Perciò, si determina una disparità tra i vari gestori aeroportuali e l'impossibilità di progettare e realizzare investimenti, dal momento che, attualmente, la gestione è concessa per soli tre anni, periodo che, ovviamente, non consente investimenti né infrastrutture, in particolare nel settore della sicurezza, che trovino una giusta remunerazione in senso economico. Del resto, nella nostra veste di società per azioni siamo obbligati sia a fornire servizi con uno standard elevato sia, nello stesso tempo, a conseguire un risultato di esercizio. A ciò si aggiunga il problema della privatizzazione: è cosa diversa porre sul mercato una società titolare di una concessione per soli tre anni ed una — lo ripeto, già esistono sul territorio nazionale — autorizzata per un periodo ben più lungo. In sintesi, non tutti abbiamo ottenuto la gestione totale e una concessione solo per tre anni comporta differenziazioni e incapacità gestionali per quanto riguarda gli investimenti.

Passando al più specifico problema della sicurezza del volo, noi lamentiamo, o almeno constatiamo, e ci permettiamo di rappresentare a questo Comitato, una eccessiva frammentazione di poteri, una proliferazione di enti di controllo e, quindi, una mancanza di attribuzione di specifiche responsabilità. Riteniamo assolutamente necessario, oltre alla nostra doverosa preparazione e capacità, conoscere quali siano gli adempimenti affinché la sicurezza non sia considerata una problematica di ogni giorno ma una tematica da affrontare, certamente con la massima attenzione, ma anche con una buona capacità di risposta.

Inoltre, più nello specifico, ci permettiamo di ricordare che dopo il 31 dicembre prossimo i gestori aeroportuali non potranno più effettuare i controlli di sicurezza dei passeggeri e dei bagagli a mano. Sarebbe auspicabile che fosse rinnovata la relativa autorizzazione, altrimenti ci mancherebbe la titolarità per poterli effettuare mentre, nello stesso tempo, le forze dell'ordine, in particolare la polizia di frontiera, non sono attrezzate a questo scopo.

Attualmente, si assiste ad una diversità di azione, sul territorio nazionale, anche per quanto attiene al controllo dei bagagli da stiva. A fronte di un obbligo comunitario che ci imporrà, a partire dal 1° gennaio 2003, il controllo del cento per cento di questi bagagli, alcuni aeroporti già lo effettuano, altri in misura minore ed altri ancora non vi procedono affatto. Anche in questo caso, riteniamo auspicabile un chiaro indirizzo da parte degli enti preposti affinché le società di gestione aeroportuale possano sapere con certezza come agire e possano, se competeranno ad esse, effettuare investimenti — le cui modalità, in tal caso, dovranno essere verificate — ed avere la disponibilità degli strumenti di gestione di tali controlli, ad esempio, estendendo le tariffe già utilizzate a Roma, in occasione del Giubileo, a tutto il territorio nazionale.

Sintetizzato in brevi passaggi, ho illustrato il contributo che abbiamo inteso recare a questa Commissione. Siamo disponibili — i miei colleghi ed io — a rispondere alle vostre domande e, se lo riterrete necessario, a presentare, nelle prossime ore, un appunto che rappresenti la nostra posizione in funzione delle vostre esigenze. Per tale motivo, non vi abbiamo preventivamente consegnato alcun documento, ritenendo opportuno ragionare anche sugli altri temi che vorrete sottoporci.

PRESIDENTE. La ringrazio per il quadro che ha delineato e per averci evidenziato le aspettative della vostra associazione rispetto alla futura normativa. Tuttavia, il Comitato ha bisogno di capire

quale sia il vostro punto di vista sull'attuale situazione anche in relazione alla sicurezza, tanto più che sono presenti alcuni responsabili della ADR e della SEA. Gradiremmo conoscere meglio se, secondo voi, qualcosa non ha funzionato. Il dottor Maniscalco si è riferito alla frammentazione di responsabilità, evocata in più di una occasione. Ricordo anche a voi che, nel corso di una audizione tormentata, da parte degli operatori — tra cui piloti e controllori di volo — sono state denunciate molte disfunzioni. Ritengo non sia ancora chiaro a chi debba essere attribuita la responsabilità — al di là della frammentazione delle competenze e della mancanza di un unico organo — e che cosa, attualmente, non funziona e per quale motivo. Infine, è opportuno comprendere la ragione — dal momento che stiamo procedendo ad una audizione — per cui spesso questo Comitato si trova a rilevare un processo di deresponsabilizzazione degli enti rispetto alla fondamentale questione della sicurezza intesa non limitatamente alla attività di polizia ed al controllo dei bagagli ma in relazione a ben altro tipo di problemi, quali si sono verificati in occasione dell'incidente di Linate che, lo ricordo, è il nostro punto di partenza.

Pertanto, chiedo a lei, o a qualcuno dei suoi collaboratori, un approfondimento su questo tema, prima di cedere la parola ai colleghi.

GIOVANNI MANISCALCO, Presidente dell'Associazione italiana gestori aeroporti-Assaeroporti. Ritengo che i nostri aeroporti siano sicuri in termini assoluti e non presentino effettivi problemi di sicurezza in misura maggiore rispetto ad altri dell'Unione europea, o internazionali in genere, al di là del singolo caso e della singola fattispecie (Linate, come qualsiasi aeroporto nazionale). Il problema — sembrerà banale — è causato dal fatto che un determinato impianto di luci è di proprietà di un ente, la sua gestione è compito di un altro soggetto ed il controllo è appannaggio di un altro ancora. Allora — per riferire uno scambio di battute di poco

fa, prima di questa audizione - se una lampadina non funziona, chi la deve controllare? Quando la deve controllare? Chi è eventualmente responsabile del mancato controllo?

Riteniamo che il problema maggiore sia la frammentazione dei compiti e non tanto il fatto che un determinato impianto non funzioni o che un certo macchinario non sia installato nell'aeroporto. Come può rapportarsi nei confronti di ENAV il direttore dell'aeroporto (che è la massima autorità all'interno del sedime aeroportuale, dal momento che ha sostanzialmente un potere di tipo prefettizio)?

Vorrei fare un esempio. Laddove esiste - come negli aeroporti piccoli e medi - una forte sinergia tra il direttore, il responsabile della società di gestione ed il responsabile dell'ENAV - nel senso che c'è un rapporto, anche personale, positivo - il raccordo tra i vari soggetti che operano nell'aeroporto è molto efficace. Tuttavia ciò dipende dai casi: a Palermo questo può verificarsi, perché ci si vede quotidianamente (si tratta infatti di un aeroporto di medie dimensioni), per cui la mancanza di procedure predefinite viene superata mediante l'attuazione di certi comportamenti a valle.

Il problema è che a nostro avviso non si può delegare la sicurezza alla buona volontà dei soggetti. Comunque, penso che anche i miei colleghi possano aggiungere qualcosa a questo riguardo.

FEDERICO NUCCI, *Vicepresidente dell'Associazione italiana gestori aeroporti-Asaeroporti*. Premetto che faccio parte della società Aeroporti di Roma. Devo dire che in alcuni casi la situazione è complessa, mentre in altri ci troviamo di fronte quasi ad un paradosso.

Faccio un esempio. Ho letto sui giornali che a Fiumicino c'è un radar di terra ed un altro che dovrebbe entrare in funzione dal 1° gennaio. Noi non abbiamo alcun accesso ad informazioni relative a quanto avviene nel mondo ENAV, al di là dei rapporti interpersonali e della buona volontà dei singoli. Siamo particolarmente fortunati perché il direttore del nostro

aeroporto è incredibilmente energico - esprimo un giudizio personale - e cerca di supplire alla mancanza di coordinamento del sistema aeroportuale, ad una lacuna che a mio avviso andrebbe assolutamente colmata. In fin dei conti, l'ENAC - ovvero il direttore dell'aeroporto - coordina tutti gli enti di Stato, ma credo che questa capacità di coordinamento sia inferiore nel mondo dell'ENAV. Ciò pone grossi problemi.

PRESIDENTE. Do ora la parola ai colleghi che intendano porre domande o richieste di chiarimento.

EUGENIO DUCA. Mi sembra che finora si sia appurato che sul tema della sicurezza del trasporto aereo sono competenti tre soggetti: l'ENAC, l'ENAV e le società di gestione.

MASSIMO FERRO. Anche i vettori!

EUGENIO DUCA. Sto parlando della sicurezza nell'aeroporto.

Non mi sembra che la vostra relazione introduttiva abbia fornito un contributo rilevante al lavoro di indagine di questo Comitato. Non vorrei dilungarmi sui temi della privatizzazione; al riguardo rivolgo una sola domanda: nei casi di privatizzazione in corso, relativamente ad aeroporti per cui siano stati stanziati o già erogati consistenti finanziamenti da parte dello Stato, si procede ad una ricapitalizzazione di pari entità anche per i soci privati? In altre parole, se oggi l'aeroporto vale 50 miliardi e lo Stato eroga un finanziamento di altri 100 miliardi per potenziarlo, quest'ultima somma viene ricapitalizzata anche nei confronti dei soci privati, oppure chi aveva il 30 per cento di quei 50 miliardi si ritrova ad avere il 30 per cento di 150 senza tirar fuori una lira?

Per quanto riguarda invece la sicurezza, vi chiedo se esista negli aeroporti un piano di sicurezza interna ed esterna. Ad esempio, negli ultimi tre anni sono state effettuate prove di allarme? Se sì, quante? In quanti aeroporti? Qualora queste prove

fossero effettuate, si verificano all'improvviso oppure sono annunciate in anticipo? Insomma, si fa una prova vera per valutare come funzioni il meccanismo di allarme e di soccorso oppure no? Pensiamo al caso di Linate: il lasso di tempo trascorso dall'incidente al momento dell'intervento è stato di circa 30 minuti, durante i quali i mezzi di soccorso non sapevano neanche dove andare.

Quando le strisce di segnalazione a terra sono scarsamente visibili si interviene o no? C'è un piano per la loro manutenzione, affinché la vigilanza sia la migliore possibile? Quando le luci non funzionano si aspetta che un terzo lo dica oppure, dopo la segnalazione del pilota, c'è qualcuno che interviene? Quando — come nel caso di Milano — sono state emanate raccomandazioni dall'Agenzia per la sicurezza del volo, esse pervengono ai destinatari? Sono seguite o comunque c'è un'interlocuzione con gli altri enti addetti alla sicurezza? La vettura di ausilio in caso di nebbia è a disposizione solo su richiesta del comandante di bordo oppure no?

Credo che il Comitato abbia bisogno di dati come questi: poi verranno i suggerimenti di tipo normativo (peraltro ne abbiamo ricevuti già molti). Vi chiedo se la prevenzione sia fra i temi alla vostra attenzione: quante attività di prevenzione vengono predisposte? Quanti finti incidenti vengono allestiti? Quante prove di soccorso, per verificare se i vigili del fuoco siano in grado di intervenire in 5, 10 o 20 minuti e se sappiano dove andare e come comportarsi?

Credo che il Comitato abbia bisogno di ottenere, da chi gestisce gli aeroporti, questo genere di dati per verificare lo stato della sicurezza del trasporto aereo in Italia e valutare se e come sia possibile migliorarlo.

PRESIDENTE. Vorrei leggere cosa ci è stato detto nel corso dell'audizione che abbiamo tenuto con i rappresentanti delle associazioni sindacali dei lavoratori del trasporto aereo. Uno di essi ha detto: «Faccio l'esempio dei sistemi di rileva-

zione di *windshear*, su cui ritengo che si stia veramente abusando dell'intelligenza dei piloti, come risulta evidente dal fatto di aver installato nell'aeroporto di Palermo» — mi sembra che lei, dottor Maniscalco, sia direttore di quell'aeroporto — «un sistema di rilevazione ormai obsoleto, sebbene ne esistano di completamente nuovi, mentre il sistema installato a Palermo permette un calcolo di probabilità di presenza del fenomeno di *windshear* solamente fino a dieci metri di altezza». È vero o no? Lei ne è al corrente o no?

PIETRO TIDEI. Ho sentito parlare — non solo qui ma anche in altre sedi — di eccessiva parcellizzazione e di sovrapposizione delle competenze; mi pare che si auspichi — soprattutto in relazione alla sicurezza degli aeroporti — la creazione di un'unica *Authority* che riassume in sé tali competenze e che eviti il conflitto che qualche volta potrebbe generare situazioni di insicurezza negli aeroporti ed in volo. Voi avete in mente un modello che sia stato realizzato in qualche luogo di quest'autorità unica?

Vengo alla seconda domanda, che per certi aspetti desta in me maggiori preoccupazioni. Le nostre audizioni in questa sede hanno una finalità specifica, quella di realizzare un'indagine conoscitiva sulla sicurezza del trasporto aereo. Nel corso delle audizioni è emersa — poiché nessuno degli auditi si è limitato ad intervenire specificamente sul tema dell'indagine, spaziando sulle problematiche generali del settore — una situazione di conflitto o comunque un'azione che non si svolge all'unisono nell'ambito delle competenze di ciascuno ed anche una sorta di mancato rispetto e di scarsa considerazione reciproca fra i vari soggetti che operano nel comparto. Un soggetto esterno al vostro mondo, e probabilmente anche qualcuno che non sia particolarmente competente, ha l'impressione che fra di voi non regni armonia ma, al contrario, prevalga una forte conflittualità la quale, in un aeroporto, crea sempre qualche problema di sicurezza.

Ci stiamo occupando in questi giorni di alcuni provvedimenti che hanno la finalità di riorganizzare le gestioni aeroportuali, che risultano attualmente piuttosto carenti; la precarietà delle concessioni impedisce di fatto di attuare un complesso di investimenti che riguarda non solo la sicurezza, ma anche il miglioramento delle attività aeroportuali.

Vorrei leggervi quanto è stato affermato da uno dei partecipanti all'audizione che si è svolta poco fa: «La prospettiva delle privatizzazioni imminenti ha dettato una strategia di normazione volta a garantire alle gestioni aeroportuali rendite di posizione ingenti e durature, con grave danno per i vettori, la cui situazione di crisi, precedente agli avvenimenti dell'11 settembre 2001, denuncia gli scompensi del sistema, del tutto concorrenziale nel settore del trasporto e del tutto monopolistico nel settore delle gestioni, tanto da ritardare di anni la liberalizzazione dei servizi a terra e da affidare ai gestori — anche qui senza l'esperimento della gara — persino i servizi di sicurezza in aeroporto, tanto quelli dismessi dalla Polizia di Stato che altri. Gli avvenimenti recenti, relativi alla cessione di partecipazioni in Aeroporti di Roma, con la successiva fusione per incorporazione nella società in cui si è trasformato il Consorzio acquirente dell'acquisita, che ha riportato sulla società risultante dalla fusione l'ingente debito contratto dall'acquirente, con conseguente prevedibile blocco degli investimenti, pur già finanziati con esplicita destinazione dall'aumento considerevole dei diritti aeroportuali, insegna che la privatizzazione non è il toccasana delle gestioni aeroportuali. Può al contrario essere un passaggio pericoloso per la funzionalità degli aeroporti e la conseguente sicurezza del trasporto aereo». Condividete queste affermazioni?

In questi giorni — come qualcuno di voi sa — mi sono recato in sede di Aeroporti di Roma per sostenere la battaglia che circa 400 lavoratori stanno conducendo perché hanno ricevuto dalla Ligabue 311 licenziamenti, cui si accodano altri 80 ad essi conseguenti. Non sarà forse che la

gestione — monopolistica, come dicono alcuni — determina situazioni di scompenso nel sistema e soprattutto tende a fare cassa sulla pelle dei lavoratori e quindi a far guadagnare (anche se in questo caso mi pare che almeno Aeroporti di Roma ci rimetta: forse altri ci guadagnano) le società di gestione?

Si sta pensando di portare il periodo di concessione a 40 anni: la privatizzazione esasperata rischia però di determinare situazioni di precarietà per gli addetti a questi servizi.

GIORGIO PASETTO. Vorrei anzitutto concordare sull'opportunità di svolgere un'audizione specifica sui problemi delle gestioni aeroportuali, viste le novità ed i giudizi emersi questa sera.

Credo però che non sia questo il tema dell'audizione di oggi, la quale si colloca nell'ambito di una indagine conoscitiva sui problemi della sicurezza.

Sarebbe utile, invece, conoscere la vostra opinione, che rappresenta il punto di partenza e di arrivo del sistema, attraverso una nota scritta che rilevi i fenomeni secondo la vostra visione. Credo sia opportuno per voi ed agevolerebbe i lavori della Commissione.

Questa indagine prende avvio dall'incidente di Linate dell'8 ottobre scorso. Al di là delle valutazioni politiche (a mio avviso, il lavoro fin qui svolto non ha subito né forzature né strumentalizzazioni), credo che non si possa parlare, a questo punto, solo di errore umano, non essendo ancora in una fase conclusiva. Mi sembra che anche il presidente abbia rilevato la presenza di ulteriori elementi, oltre l'errore umano.

Siamo d'accordo sul problema del radar non funzionante. Tuttavia, ne emergono altri attinenti alla segnaletica orizzontale, a quella luminosa e così via. Sarebbe sufficiente leggere lo stralcio della relazione della commissione ministeriale, riportata, in buona parte, su una intera pagina de *Il Messaggero* di ieri, per rilevare una serie di responsabilità anche — non dico «soltanto» — nella gestione dell'aeroporto. Sarebbe opportuno, vista la pre-

senza di un rappresentante della SEA, che ci fosse fornita qualche altra indicazione, o quantomeno che fossero posti in rilievo, da parte della società di gestione o dell'Assaeroporti, i principali problemi nonché le valutazioni rispetto a quell'incidente. Partendo da queste ultime, la Commissione potrà proseguire i suoi lavori alla luce di nuovi elementi di conoscenza, che potranno essere estremamente utili soprattutto mettendo a confronto diverse esperienze.

Un'altra considerazione, sempre a proposito di Linate, nasce da quanto emerso nell'illustrazione di questa sera in merito alle difficoltà dovute al suo congestionamento. Desidero saperne un po' di più. In particolare, vorrei capire se ritenete questo aeroporto ottimale dal punto di vista della sicurezza oppure se vi siano problemi che attengano alla gestione ovvero rientrino nelle attribuzioni di altri enti competenti ad intervenire in materia di sicurezza.

Da ultimo, in relazione all'evento dell'8 ottobre scorso, che non può essere certamente accantonato sia per la sua gravità sia perché la magistratura deve ancora procedere all'individuazione delle responsabilità, vorrei sapere se ne possiamo ricavare una esperienza — del resto, siamo qui per questo — al fine di evitare che simili incidenti si ripetano.

Per concludere, desidero, se possibile, non una panoramica, che richiederebbe troppo tempo, ma almeno sapere se vi sia una differenza, dal punto di vista qualitativo, tra gli aeroporti del centro-nord e quelli del Mezzogiorno e delle isole, in particolare delle isole minori, in relazione alla sicurezza.

GIOVANNI MANISCALCO, *Presidente dell'Associazione italiana gestori aeroporti-Assaeroporti*. Forse è opportuno consentire una risposta, innanzitutto, ai due vicepresidenti della nostra associazione, che sono qui anche in rappresentanza degli aeroporti di Roma e di Milano, a cui potrò aggiungere, a corollario, un ragionamento

più generale, comprendente anche considerazioni sugli aeroporti del Mezzogiorno e delle isole.

PRESIDENTE. Le ricordo, dottor Maniscalco, che mi deve anche una risposta riguardo all'aeroporto di Palermo.

FEDERICO NUCCI, *Vicepresidente dell'Associazione italiana gestori aeroporti-Assaeroporti*. Onorevole Duca, le sue domande sui sistemi di simulazione sono molto precise: a Fiumicino li sperimentiamo molto spesso ma sono coordinati dal direttore dell'aeroporto, non avendo noi tale facoltà (ad esempio, i vigili del fuoco, in quanto dipendenti da una amministrazione dello Stato, possono essere coordinati soltanto dal direttore dell'aeroporto). Comunque, vorrei tranquillizzarla in proposito, ricordando che nel nostro aeroporto simuliamo persino l'emergenza neve, una o due volte all'anno, sebbene, per fortuna, si tratti di una eventualità piuttosto rara, se si pensa che l'ultima nevicata risale a oltre dieci anni fa. Tuttavia, ci siamo adeguati per coprire il 50 per cento del picco massimo di presenza.

Simuliamo ogni tipo di emergenza: quella dell'aereo in mare (nello scorso mese di settembre o di ottobre, non ricordo esattamente la data), la simulazione anti-terrorismo nella ipotesi di aereo a terra, e così via.

Tuttavia, rispondendo alla sua affermazione che ciò rientra nella nostra responsabilità, devo ricordare che noi siamo gli attori e non il regista, in questo caso. A Fiumicino opera un servitore dello Stato, il direttore dell'aeroporto, particolarmente attento a queste problematiche, a cui prestiamo tutta la nostra collaborazione. Ma, ripeto, non siamo noi il regista: siamo semplicemente attori.

EUGENIO DUCA. Questo è il caso dell'aeroporto di Roma; altri casi?

FEDERICO NUCCI, *Vicepresidente dell'Associazione italiana gestori aeroporti — Assaeroporti*. Non li conosco direttamente

però temo che si tratti di casi simili: cioè, il coordinamento e la gestione compete al direttore dell'aeroporto.

Quanto alle simulazioni — lo aveva chiesto specificamente, onorevole Duca — sono tutte senza preavviso.

EUGENIO DUCA. Dappertutto?

FEDERICO NUCCI, *Vicepresidente dell'Associazione italiana gestori aeroporti — Assaeroporti*. Immagino sia così dappertutto.

EUGENIO DUCA. Ho chiesto un elenco relativo agli ultimi tre anni: è possibile ottenerlo?

FEDERICO NUCCI, *Vicepresidente dell'Associazione italiana gestori aeroporti — Assaeroporti*. Si può provare.

MASSIMO FERRO. Questi dati li fornisce l'ENAC. Il « regista » dell'aeroporto è l'ENAC.

EUGENIO DUCA. Ritengo che la società Aeroporti di Roma abbia qualche responsabilità in più.

Sappiamo in che modo funziona Fiumicino: possiamo avere, come è stato richiesto, una panoramica di interesse generale? Interesse generale è sapere se esista un piano di sicurezza, se sia interno o esterno, quale tipo di simulazioni siano effettuate. Tutto sembra correttamente eseguito. Ciononostante, in occasione dell'incidente di Milano, i soccorsi sono giunti con un ritardo di mezz'ora: anche in questo caso la responsabilità è del direttore dell'aeroporto?

GIOVANNI MANISCALCO, *Presidente dell'Associazione italiana gestori aeroporti — Assaeroporti*. I piani di sicurezza, interni ed esterni, cui si riferisce l'onorevole Duca, sono presenti, sicuramente, in tutti gli aeroporti del territorio nazionale, in quanto obbligatori per legge. Ovviamente, non posso essere in grado di affermare quante volte siano effettuate simulazioni. La responsabilità dell'attuazione di questi

piani è di ENAC. Desidero precisare, non per discarico di responsabilità, che il piano di sicurezza è obbligatorio per qualsiasi soggetto che operi all'interno di un aeroporto. La società di gestione aeroportuale deve predisporre e presentare ad ENAC il proprio piano, al pari di tutti gli altri operatori: tutti sono approvati, riuniti e gestiti da ENAC in un unico piano aeroportuale. Quello della società di gestione, cioè, si somma a quello degli altri soggetti presenti in ambito aeroportuale. Posso senz'altro affermare che esistono i piani di tutte le società di gestione aeroportuale; ma anche, presumo, degli altri operatori.

FELICE LODIGIANI, *Vicepresidente dell'Associazione italiana gestori aeroporti — Assaeroporti*. Sono un dipendente della SEA. Le domande che ho ascoltato sono molto precise. Ricordo che a Linate è stato attuato, nel luglio di quest'anno, un piano di emergenza di simulazione di un *crash*.

PRESIDENTE. L'onorevole Duca ha ricordato — mi perdoni, onorevole, se interpreto il suo pensiero — che, a Linate, sono stati impiegati undici minuti per accorgersi che un aereo si era schiantato e altri nove minuti sono trascorsi prima dell'arrivo dei vigili del fuoco.

FELICE LODIGIANI, *Vicepresidente dell'Associazione italiana gestori aeroporti — Assaeroporti*. A me non risulta che le cose siano andate esattamente in questi termini; naturalmente, sono circostanze che la magistratura dovrà accertare. Come consigliere di SEA, avverto sulle mie spalle il peso delle 118 persone che sono morte in casa nostra. L'8 ottobre ho trascorso l'intero pomeriggio sul piazzale per rendermi conto esattamente della dinamica dell'incidente. Abbiamo messo a disposizione tutto quanto umanamente possibile, vale a dire una sala per i passeggeri, quindi per la SAS, una per i nostri dipendenti e un'altra per la stampa, affinché rimanesse lontana e non creasse confusione. Per tutto il pomeriggio ho consta-

tato che l'attività di recupero si è svolta regolarmente, senza intralci e con ampio dispiego di mezzi.

PIETRO TIDEI. La domanda era un'altra, non mi pare che fosse questa!

EUGENIO DUCA. Sta ricostruendo lo stato d'animo che c'era in quel momento!

FELICE LODIGIANI, *Vicepresidente dell'Associazione italiana gestori aeroporti — Assaeroporti*. No, sto rappresentando il mio personale stato d'animo. Tuttavia, ho accertato che il gestore ha compiuto ogni sforzo possibile.

È inutile che vi ripeta la dinamica dell'incidente, poiché già la conoscete. La magistratura dovrà accertare le responsabilità. Le pratiche e le norme che si devono osservare in un sedime aeroportuale non sono state rispettate: tutto qui. C'è qualcosa di poco chiaro ma non credo di dover entrare nel dettaglio, a meno che voi non siate interessati ad invadere l'ambito degli accertamenti cui la magistratura sta procedendo, anche mediante il sequestro delle comunicazioni con la torre di controllo ed altri documenti.

Per inciso, e per maggiore chiarezza, vorrei ricordare che il Cessna non è partito dal gestore SEA ma dal gestore ATA. Non posso rispondere alla domanda relativa a chi abbia controllato se i piloti avessero o meno i brevetti per pilotare in condizioni di scarsa visibilità. C'è anche da chiedersi se il Cessna, un piccolo velivolo, disponesse della strumentazione idonea per operare decolli e atterraggi in tutta sicurezza. Su tutto questo posso proporvi domande, non fornirvi risposte.

Quanto all'obbligo del gestore di approntare una corretta segnaletica, mi sono rivolto ai nostri tecnici per ottenere informazioni. A Linate, la segnaletica è stata rinnovata su tutto il sedime aeroportuale nel luglio scorso. Non credo che in pochi mesi si sia deteriorata così tanto, come la stampa afferma.

GIORGIO PASETTO. Non si tratta di un commento della stampa: qualcosa a

proposito della segnaletica si legge nella parte del rapporto della commissione ministeriale di indagine, che dalla stampa è stato riprodotto.

FELICE LODIGIANI, *Vicepresidente dell'Associazione italiana gestori aeroporti — Assaeroporti*. Mi riferisco alla stampa perché tali notizie le ho tratte da essa: non ho letto quegli atti.

Ad ogni modo, nel caso in cui sia necessario rinnovare la segnaletica, la procedura prevede che SEA richieda ad ENAC l'autorizzazione ai lavori, ricevendo un codice. Dopodiché ENAC chiede il permesso ad ENAV, fornendo il medesimo codice. Il cerchio si chiude quando SEA contatta ENAV e fornisce il codice, ottenuto da ENAC, tanto all'inizio quanto al termine dei lavori.

Come diceva il collega prima, siamo degli esecutori (o degli attori, come preferite), nel senso che non possiamo andare in pista o sui piazzali quando vogliamo. Pertanto, ciò che ha detto prima il presidente dell'associazione, riguardo alla frammentazione dei compiti e quindi delle responsabilità, è un dato effettivo che si rileva in qualsiasi operazione che avvenga sul sedime aeroportuale.

Cito un altro dato che riguarda un caso particolare, cioè la costruzione di Malpensa 2000, quindi non un fatto di ordinaria amministrazione. Per Malpensa 2000 abbiamo dovuto sottostare a 26 passaggi procedurali coinvolgendo 29 enti, come risulta documentato ente per ente. C'erano problemi di impatto ambientale sui comuni limitrofi e la questione era più complessa...

PRESIDENTE. Per la costruzione, non per...

FELICE LODIGIANI, *Vicepresidente dell'Associazione italiana gestori aeroporti — Assaeroporti*. Per la costruzione, però anche per tutte le modifiche, come per esempio un capannone nuovo, l'iter è abbastanza complesso.

Non so se ho risposto a tutto per quanto riguarda Linate e Malpensa.