

La seduta comincia alle 14.10.

(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).

Audizione di rappresentanti dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulla sicurezza del trasporto aereo, l'audizione di rappresentanti dell'Ente nazionale per l'aviazione civile.

Saluto i nostri ospiti, il dottor Roma e l'avvocato Di Palma, presidente e direttore generale dell'ente, e li ringrazio per aver accolto l'invito della Commissione.

Do quindi immediatamente la parola al dottor Roma per la sua introduzione.

ALFREDO ROMA, *Presidente dell'ENAC*. Signor presidente, la ringrazio per l'invito che ci è stato rivolto.

Nel corso della precedente legislatura, presentando alla IX Commissione della Camera la situazione del trasporto aereo in Italia, l'ENAC ha fornito un quadro dello scenario normativo, delle attività e delle criticità presenti nel settore. Si vuole ora dare continuità alle tematiche presentate in quella sede ed evidenziare le azioni realizzate dall'ente per superare le diffi-

coltà del percorso di riforma, identificando in piena responsabilità le sofferenze ancora presenti o che si sono rivelate nel corso dell'anno.

Appare significativo innanzitutto ricordare come l'analisi sullo stato del trasporto aereo fornita alla IX Commissione della Camera dall'ENAC, con particolare riguardo alle attività finalizzate alla sicurezza del trasporto aereo ed agli assetti organizzativi interni, risulta pienamente confermata nella relazione della Corte dei conti del febbraio 2001, nella quale è stato riferito al Parlamento il risultato del controllo sulla gestione dell'ente.

Con la presente relazione, tenendo conto di quanto evidenziato in questa stessa sede dal ministro delle infrastrutture e dei trasporti in merito all'operatività in sicurezza del trasporto aereo, si vogliono analizzare, in particolare, le principali problematiche afferenti il settore e le iniziative realizzate dall'ENAC, relativamente agli aspetti riguardanti la sicurezza del volo (*Safety*) e la protezione dagli atti illeciti (*Security*), ciò anche a seguito dei gravi eventi di New York e di Milano Linate, che hanno tragicamente colpito l'aviazione civile internazionale e per i quali intendiamo solennemente, anche in questa occasione, esprimere il più sentito cordoglio ai familiari delle vittime.

La gravità e la tipologia di tali eventi sollecitano un'attenta riflessione rivolta ai principi che regolano il sistema del trasporto aereo nel nostro paese, con particolare riferimento all'attuale assetto delle responsabilità, affinché possa essere realizzata un'incisiva funzione di vigilanza sugli standard di sicurezza e possano essere chiaramente definiti gli ambiti delle competenze degli operatori pubblici e pri-

vati del settore che sono coinvolti nella gestione del complesso sistema dell'aviazione civile.

A tale riguardo si ritiene utile richiamare il contenuto dello studio elaborato dall'ENAC e trasmesso al ministro vigilante a seguito dell'incidente di Linate, che fa parte integrante della presente relazione, nel quale sono puntualmente analizzati gli aspetti normativi e procedurali della sicurezza ed evidenziati i ruoli dei diversi soggetti che, a parere dell'ENAC, concorrono a garantire la sicurezza delle operazioni aeroportuali, delineando una catena di responsabilità che non può permettersi, come accaduto, smagliature tali da non ricollocare i necessari momenti di coordinamento in un unico centro di verifica e di imputazione.

Nonostante quanto accaduto è da sottolineare lo sforzo condotto dall'ENAC dal 18 novembre 1998, data di insediamento degli organi, per attivare un processo di cambiamento organizzativo che ha investito fortemente problematiche di tipo culturale in una fase di profondo mutamento degli scenari di riferimento, perché coinvolti in importanti ed epocali processi di liberalizzazione e privatizzazione.

Il passaggio dal monopolio al mercato quale riferimento degli assetti di governo del comparto del trasporto aereo ha determinato che il processo di riforma, che ha portato alla costituzione dell'ENAC, abbia previsto il rafforzamento della funzione di regolazione e coordinamento da parte degli assetti istituzionali, anche territoriali, chiamati a presidiare il settore ed allo stesso tempo l'abbandono di attività a carattere operativo-gestionale, che devono essere riservate agli operatori privati che partecipano alle complesse attività aeroportuali, a cui comunque sono anche normativamente traslate potestà di tipo pubblicistico connesse alla sicurezza delle operazioni.

Nello svolgimento di tale funzione si deve necessariamente tenere conto dei processi di liberalizzazione dei servizi, di privatizzazione delle gestioni aeroportuali e di trasformazione di enti in società per azioni che, nonostante i rallentamenti bu-

rocratici e le difficoltose fasi di avvio dovute anche alle resistenze di un mercato tradizionalmente monopolista, sta trovando piena attuazione sul piano operativo.

A tal proposito va subito ricordato che l'ENAC, dopo la decisione della corte d'appello di Venezia in merito al disastro aereo di Verona, senza attendere modifiche di carattere normativo del codice della navigazione - da troppo tempo attese e che nonostante l'istituzione di commissioni di studio non trovano un percorso normativo, coerentemente con il ruolo di garanzia progressivamente affidato ai soggetti aeroportuali dalla normativa vigente - e nonostante le resistenze di parte del mondo sindacale ancorato nella difesa di un ruolo passivo di presidio della sicurezza aeroportuale, ha di recente indirizzato alle proprie strutture centrali e periferiche ed alle società di gestione aeroportuale le indicazioni operative per l'applicazione degli articoli 801 e 802 del codice della navigazione, necessarie a chiarire l'ambito degli interventi e le modalità di svolgimento della funzione di polizia del direttore di aeroporto alla partenza degli aeromobili.

Con tale provvedimento si è inteso fare immediata chiarezza sulle attuali attribuzioni dei soggetti che operano nel sistema dei controlli dell'aeroporto, tenendo a riferimento le valutazioni espresse dalla corte d'appello di Venezia nel giudizio sul sinistro aeronautico occorso nel 1995 sull'aeroporto di Verona, a seguito del quale sono state individuate responsabilità commissive a carico del comandante dell'aeromobile precipitato ed omissive a carico degli operatori della società di gestione addetti agli interventi di sistemazione del carico sull'aeromobile, nonché responsabilità del direttore dell'aeroporto in relazione all'esercizio delle competenze disciplinate dagli articoli 801 e 802 del codice della navigazione.

Rimane comunque evidente la necessità di procedere ad una definitiva ricognizione delle funzioni del direttore d'aeroporto previste dalla vigente formulazione del codice, sicuramente inattuale in quanto

risalente al 1942, e di adeguarle ai più recenti provvedimenti normativi che, definendo i ruoli dei diversi operatori aeroportuali ed i rapporti con l'autorità dello scalo, ripartiscano in modo più coerente tra di essi le responsabilità connesse alla conduzione degli scali, evitandosi così ipotesi di allocare competenze con riferimento ad un quadro esclusivamente formale che non trova più alcun riscontro nella realtà giuridica di oggi.

Sulla base di tali ragionamenti, il decreto legislativo 13 gennaio 1999, n.18, di recepimento della direttiva comunitaria 96/67 CE, definisce l'ente di gestione come « il soggetto cui è affidato, insieme ad altre attività o in via esclusiva, il compito di amministrare e di gestire le infrastrutture aeroportuali e di coordinare e controllare le attività dei vari operatori presenti nell'aeroporto ».

Con tali motivazioni l'ENAC ha indirizzato al presidente della IX Commissione della Camera una proposta normativa diretta alla riformulazione degli articoli 801 e 802 del codice della navigazione, nell'intento di pervenire ad una chiara affermazione della funzione di coordinamento dell'amministrazione nei confronti degli altri soggetti, pubblici e privati, che operano nell'aeroporto ed alla contestuale definizione dei compiti gestionali inerenti le attività dell'ente di gestione connessi anche alle necessarie garanzie per l'operatività in sicurezza degli scali.

Infatti, pare importante chiarire che le società di gestione sono chiamate a condurre i servizi aeroportuali in virtù di una concessione traslativa di potestà pubbliche, rimanendo incardinato in capo al direttore dell'aeroporto la titolarità di un potere di polizia che, di norma, ha necessità di essere attivato dal soggetto gestore, per interdire l'operatività aeroportuale laddove non risponda alle regole che presidiano le condizioni di sicurezza del trasporto aereo.

Naturalmente, a maggiore garanzia dell'operatività in sicurezza dello scalo, la direzione aeroportuale deve avere la po-

testà di svolgere con la propria struttura un'attività di vigilanza programmata e di attivarsi quando lo crede opportuno.

Nello stesso tempo la direzione aeroportuale, che dovrà essere ricondotta ad una relazione gerarchica rispetto ai vertici decisionali dell'ENAC — a differenza di quanto oggi previsto dal codice della navigazione —, deve mantenere un ruolo di coordinamento delle varie presenze pubbliche necessarie a garantire l'apertura di uno scalo — che, a quanto pare, ammontano a tredici unità —, che naturalmente continueranno a svolgere le proprie competenze con responsabilità esclusiva.

Proprio in ragione di tali necessari chiarimenti, che comunque già fanno parte del comune sentire giuridico, l'ENAC, per quanto riguarda la problematica dell'affidamento delle gestioni totali aeroportuali, segue con attenzione l'iter della proposta di legge C. 1431 e di quelle ad essa abbinate attualmente all'esame della IX Commissione trasporti della Camera, la cui approvazione consentirebbe di accelerare il processo di affidamento e di formalizzare in capo ad un unico soggetto di riferimento le competenze relative alla funzionalità ed operatività dell'aeroporto e di delineare con chiarezza le responsabilità dell'ente gestore in materia di sicurezza aeroportuale.

Ad oggi l'ente, pur in carenza di alcuni necessari atti presupposti quali il trasferimento dei beni demaniali su cui insistono gli scali, per senso di responsabilità connesso alla necessità di garantire la preposizione sugli scali di soggetti gestori nella pienezza dei poteri e delle responsabilità, così come richiamato nella deliberazione n. 45 del 2000 del III collegio della sezione del controllo sugli atti del Governo e delle amministrazioni dello Stato della Corte dei conti, concernente l'indagine sulla gestione dei concessionari aeroportuali e loro regime convenzionale, ha completato i procedimenti di affidamento della concessione totale nei confronti delle società di gestione degli aeroporti di Ancona, Bologna, Brescia Montichiari, Firenze, Lamezia, Palermo, Perugia, Pescara, Pisa, Reggio Emilia e Verona

Villafranca, attenendosi alle direttive ministeriali emanate il 30 novembre 2000.

Il 14 dicembre 2001 si è proceduto alla sottoscrizione delle relative convenzioni di durata provvisoriamente stabilita in tre anni, che sono state inviate al ministro delle infrastrutture e dei trasporti per l'adozione dei decreti di approvazione. Entro il mese di gennaio è previsto si concluda positivamente anche l'iter istruttorio per la SEAP, la società di gestione degli aeroporti pugliesi.

Si è altresì provveduto alla sottoscrizione delle convenzioni con le società già a gestione totale SEA e SAVE, per l'estensione della gestione del sistema aeroportuale milanese e dello scalo di Venezia Tessera, ponendo fine, in quest'ultimo caso, alla mancanza del dovuto atto di regolazione del rapporto concessorio, la cui carenza è stata più volte sottolineata dalla Corte dei conti.

Inoltre, il consiglio d'amministrazione dell'ENAC ha recentemente deliberato positivamente sull'estensione della concessione di gestione in favore della società di gestione dell'aeroporto di Bergamo (SACBO).

Tralascio alcune considerazioni, tra l'altro contenute nella relazione scritta che abbiamo consegnato, per passare alle informazioni riguardanti l'ENAC.

Con il decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250, di istituzione dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), sono state riunite in un unico soggetto pubblico le differenti competenze precedentemente esercitate da tre diverse amministrazioni: la direzione generale dell'aviazione civile del Ministero dei trasporti e della navigazione, il Registro aeronautico italiano e l'Ente nazionale della gente dell'aria.

L'ENAC, quale ente di regolazione tecnica del settore, assicura il presidio negli organismi tecnici in campo internazionale (ICAO, ECAC, JAA), regola le attività degli operatori, segue, tra l'altro, l'attuazione del « Programma di riordino della tariffazione dei servizi aeroportuali in regime di esclusiva » deliberato dal CIPE, svolge l'attività propedeutica all'affidamento a società di capitale della gestione totale ae-

roportuale, accerta l'idoneità economico-finanziaria dei vettori ai fini del rilascio delle licenze di trasporto aereo e offre un valido supporto alle attività di negoziazione dei diritti di traffico, la cui competenza è incardinata in sede ministeriale.

Nel novembre 1998 è avvenuto l'inseadimento degli organi dell'ENAC e, solo per evidenti ritardi di carattere burocratico-amministrativo fortemente evidenziati nella citata relazione della Corte dei conti al Parlamento, nel giugno 2001 è stato compiutamente definito l'ordinamento interno dell'ente (lo statuto, i regolamenti amministrativo-contabile, tariffario e di organizzazione del personale), a cui si è pervenuti dopo un iter di approvazione da parte degli organi e dei ministeri vigilanti durato, in qualche caso, anche più di un anno.

È stato inoltre sottoscritto con il Ministero dei trasporti e della navigazione il contratto di programma, che definisce gli impegni dell'ente per i tre anni di durata del contratto.

Sono tuttora in corso di definizione le procedure di trasferimento delle risorse finanziarie, parzialmente ancora in capo all'amministrazione statale, e quelle di individuazione del patrimonio dell'ente e dei beni del demanio aeroportuale, che dovranno essere affidati in concessione alle società di gestione. In proposito vorrei segnalare la gravità della questione, perché ha ritardato fortemente anche la concessione delle gestioni aeroportuali.

Solo con la legge finanziaria 2002 si è passati, come peraltro previsto nella legge istitutiva dell'ENAC, ad un trasferimento diretto delle risorse statali in favore dell'ente, evitando così inutili ed onerose intermediazioni ministeriali, che a volte tendono a ledere l'autonomia finanziaria riconosciuta dalla legge anche a garanzia di una necessaria efficienza dell'agire dell'ente.

Solo nel dicembre 2001 è stato sottoscritto dall'ARAN il primo contratto di lavoro con i dipendenti ed è tuttora in discussione il contratto dirigenziale.

È evidente che le difficoltà incontrate nella definizione degli atti fondamentali

per la vita dell'ente ne hanno condizionato le possibilità operative; comunque nonostante ciò si è fatto molto.

Vorrei ora passare ad esaminare quello che è più direttamente connesso con la presente indagine, cioè la protezione dagli atti illeciti, la cosiddetta *security*; mentre noi parliamo genericamente di sicurezza, la terminologia inglese distingue la *security* nei confronti degli atti illeciti, soprattutto nell'ambito aeroportuale, dalla *safety*, che è la sicurezza in volo.

Gli attentati dell'11 settembre 2001 hanno comportato la necessità di introdurre nuove misure di sicurezza, soprattutto in considerazione della mutata filosofia terroristica, fondata sulla volontà suicida degli attentatori.

Si è reso pertanto necessario, nell'emergenza, adottare con immediatezza una serie di ulteriori provvedimenti aventi come aree di intervento l'aeromobile, gli equipaggi, i controlli sui passeggeri ed i bagagli a mano, sui bagagli da stiva, nelle fasi di transito, sulle merci e sulla posta, sulle attività di *handling*, oltre che sul *catering* e le provviste di bordo.

In accordo con le misure risultanti dalle intese internazionali, raggiunte o in via di definizione, sono state adottate rilevanti iniziative, sia in termini di risorse umane che finanziarie.

L'intera problematica, attesa la sua delicatezza e rilevanza sia a livello nazionale che internazionale, è stata, lo stesso 11 settembre 2001, presa in considerazione dall'unità di crisi (Nucleo politico-militare) operante presso la Presidenza del Consiglio dei ministri che ha assunto un ruolo di centro di coordinamento tra tutte le amministrazioni interessate oltre che di propulsore per l'adozione di adeguate misure.

Con decreto del ministro delle infrastrutture e dei trasporti emanato il 2 ottobre 2001, è stato ricostituito il Comitato interministeriale di sicurezza (CIS). Tale organismo, presieduto dal direttore generale dell'ENAC e composto da esperti designati dai ministeri, enti, organizzazioni ed associazioni del settore, ha il compito di elaborare il programma nazionale di

sicurezza del trasporto aereo, da applicare nel sistema aeroportuale tramite i comitati aeroportuali di sicurezza. Nella riunione dell'11 ottobre 2001 il comitato ha approvato le nuove misure del programma nazionale, entrato in vigore immediatamente. Lo scenario su cui si è lavorato prevede tre fasi: una prima di normalità; una seconda di allarme, che può estrinsecarsi a vari livelli di sensibilità relativamente a voli, aree di intervento, provenienze o destinazioni e compagnie di navigazione aerea interessate; una terza fase è relativa a situazioni di emergenza in atto. Per ognuna delle tre fasi la pianificazione prevede apposite procedure.

Tralascio ora alcuni riferimenti alle principali innovazioni che sono comunque contenute nella relazione che abbiamo predisposto.

Per le situazioni di potenziale rischio e per i voli «sensibili», il programma prevede un generale innalzamento del livello di tutti i controlli previsti per i passeggeri, per i bagagli, per gli equipaggi e per i veicoli; è prevista anche l'introduzione delle interviste ai passeggeri per definirne il profilo psicologico (*profiling*).

A differenza del passato, il comitato interministeriale resta costantemente operativo per predisporre ed adottare eventuali ulteriori misure che si rendano necessarie in relazione all'evolversi della situazione di rischio dei voli. Per i casi di emergenza una apposita commissione istituita presso il gabinetto del Ministero dell'interno ha rielaborato ed aggiornato, anche sulla base della recente normativa internazionale e con il fattivo contributo dell'ENAC, il piano di emergenza nel settore della sicurezza che va sotto il nome di «Piano Leonardo da Vinci», estendendolo anche agli aeroporti minori. Una nuova riunione del comitato interministeriale di sicurezza è stata indetta per il 25 gennaio prossimo, al fine di completare il programma nazionale di sicurezza con ulteriori prescrizioni in conformità alla normativa dell'ECAC, dell'ICAO ed alla proposta di regolamento dell'Unione europea che sarà approvata entro la metà di febbraio; tali prescrizioni riguardano l'ae-

romobile in volo e la struttura interna della cabina, il trasporto delle merci, della posta e dei pasti a bordo, le difese attive e passive del perimetro aeroportuale.

Si sta, inoltre, avviando una rivisitazione degli schemi di distribuzione degli spazi interni alle aerostazioni ed i percorsi riservati ai passeggeri al fine di evitare intrusioni in aree che debbono considerarsi « sterili ». Per quanto riguarda le imprese di trasporto aereo, di gestione aeroportuale e, in minor misura, quelle di assistenza a terra, il primo pesante effetto negativo si è verificato con la denuncia, da parte degli assicuratori, dei contratti in vigore, motivata con l'insostenibilità dei rischi connessi allo stato di guerra; è noto che mentre nei confronti dei vettori aerei sono state riproposte polizze di assicurazione più onerose (sia in termini di prezzo che di copertura), nei confronti dei gestori aeroportuali i rischi in questione sono stati completamente esclusi. A fronte di questa situazione il Governo è prontamente intervenuto assumendo a proprio carico la relativa garanzia, inizialmente a beneficio delle sole imprese di trasporto aereo e successivamente anche per i gestori aeroportuali. Resta ancora da risolvere il problema dei corrispettivi relativi al controllo del bagaglio da stiva che, per il momento, è risolto da accordi tra le parti: gestore e vettore.

Secondo l'ENAC il corrispettivo deve essere in parte traslato sull'utenza, come tra l'altro avviene in Francia, tenendo conto, nella determinazione del *quantum* (da definirsi con provvedimento del ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il ministro dell'interno), che le società di gestione dovranno affrontare per lo più i costi di esercizio in quanto, come già detto, l'investimento per l'acquisizione dei sofisticati macchinari di controllo potrà essere garantito da provvidenze di carattere pubblico. Inoltre pare opportuno ricordare che il ministro delle infrastrutture e dei trasporti, su proposta dell'ENAC, ha prorogato per il 2002 il corrispettivo a carico dell'utenza per il controllo dei bagagli a mano. In ogni caso appare utile evidenziare che i tragici eventi

dell'11 settembre hanno tra l'altro messo in evidenza i problemi strutturali delle compagnie aeree che da tempo avevano dato segnali di difficoltà operative e gestionali. Quanto ai possibili effetti negativi della diminuzione dei traffici, occorrerà attendere che le tendenze attuali si stabilizzino per valutare se ci si trova di fronte ad un fenomeno di durata limitata nel tempo ovvero se la crisi del trasporto aereo, collegandosi con la crisi delle economie occidentali, debba considerarsi di natura strutturale. Ciò soprattutto per trovare possibili rimedi che ovviamente risultano essere diversi a seconda del tipo di negatività cui si deve far fronte. A tal proposito occorre ricordare che dal 1997 nell'Unione europea, con la liberalizzazione del mercato, non esiste più il concetto di compagnia di bandiera.

Come era già successo negli Stati Uniti, la liberalizzazione ha portato alla nascita di molte nuove aerolinee di modeste dimensioni o orientate a fornire migliori servizi a prezzi competitivi: le cosiddette « *no frills* » o « *low cost* ». Delle vecchie compagnie di bandiera, alcune si sono rafforzate (Lufthansa, Air France e British Airways), le altre, che avevano sempre goduto di aiuti statali e che non hanno attuato una nuova strategia competitiva di mercato, si trovano ora in grossa difficoltà: la stessa Alitalia, Olympic Airways, TAP, Iberia, Air Lingus. Sabena è fallita e Swissair sopravvive solo perché, non essendo comunitaria, ha potuto godere di aiuti di Stato.

In Europa esistono 20 grosse compagnie internazionali e 50 regionali. È ora ipotizzabile che si arrivi al consolidamento di molte compagnie, non solo attraverso alleanze commerciali ma con vere e proprie fusioni, riducendosi il numero a non più di quattro compagnie internazionali e 20 regionali. In questo modo, per effetto indiretto della crisi del settore, alla ripresa, prevista allo stato delle cose, già dalla prossima primavera, verrebbe a delinearsi una massa critica tale da ridurre drasticamente i costi di struttura e diventando così competitivi nel mercato mondiale. Negli Stati Uniti le grosse compagnie

sono solo 7. Occorreranno, comunque, tre o quattro anni affinché tale processo si realizzi.

Non potendo autorizzare aiuti di Stato, l'Unione europea sta studiando un progetto per governare, magari sul piano fiscale, questo eventuale processo di consolidamento, anche per bilanciare gli aiuti (5 miliardi di dollari) che gli Stati Uniti hanno concesso alle loro compagnie dopo l'11 settembre e che sono stati a volte utilizzati per fare concorrenza proprio alle compagnie europee in tema di tariffe.

In tema di aviazione generale è da segnalare che nell'ambito del nucleo politico-militare della Presidenza del Consiglio dei ministri è stato creato un comitato, coordinato dall'ENAC, avente il compito di individuare le misure di prevenzione degli atti illeciti nell'ambito dell'aviazione generale. È da sottolineare che prima dell'11 settembre l'aviazione generale non era oggetto di particolari problemi di prevenzione, né in Italia né in altri paesi europei, e ciò in relazione ad un assunto limitato rischio terroristico, associato ad oggettive difficoltà nell'applicare misure di tale natura nel settore. Peraltro, il recente evento verificatosi a Tampa negli Stati Uniti dimostra che un evento a carattere terroristico con velivoli dell'aviazione generale è certamente possibile, ma con conseguenze di minore impatto rispetto agli attentati con velivoli dell'aviazione commerciale. Per sintetizzare direi che su tale tema vi è molta attenzione da parte dell'ENAV perché da un lato vi è la necessità di mantenere livelli di sicurezza ma dall'altro vi è l'intenzione di non deprimere eccessivamente questo settore che è già fortemente penalizzato in Italia rispetto agli altri paesi europei.

Le attività di cui si è detto si collocano nel quadro delle iniziative in materia di sicurezza poste in essere dalla Commissione europea e dall'ECAC. In particolare l'Unione europea sta finalizzando l'approvazione di un regolamento che, nella sostanza, recepisce nell'ordinamento comunitario il Documento 30 sulle procedure di sicurezza elaborato in ambito ECAC (*European civil aviation conference*). La pro-

posta di regolamento prevede, per tutti gli aeroporti dell'Unione, l'effettuazione di *audit*, da parte di ispettori certificati presso l'ECAC, sullo stato di attuazione delle misure di sicurezza, nonché l'istituzione di controlli di qualità all'interno di ciascuno Stato membro per l'applicazione uniforme e completa dei controlli di sicurezza stabiliti. Il controllo sull'aeroporto di Fiumicino è previsto per i primi di febbraio del 2002.

Tali previsioni impongono la necessità di reperire, in tempi brevi, data la carenza di personale dell'ENAC del settore, le risorse umane indispensabili per potere effettuare i controlli di qualità nel sistema aeroportuale italiano; risorse da addestrare e certificare secondo le prescrizioni internazionali. Si ricorda che l'ECAC, cui partecipano 38 Stati europei, è un organismo internazionale tecnico che da 45 anni opera per l'armonizzazione dell'aviazione civile nel suo complesso; attualmente e sino al giugno 2003 è presieduto dal presidente dell'ENAC.

Particolarmente incisivo è stato l'intervento dell'ECAC che già il 20 settembre 2001 ha istituito tre distinti gruppi di lavoro, dei quali hanno fatto parte anche esperti americani della FAA (*Federal aviation administration*) e israeliani per l'approfondimento dei seguenti aspetti correlati alla sicurezza: la prima *task force* si è occupata di procedure di sicurezza in volo, controllo effettivo ed accesso alla cabina, personale di sicurezza a bordo e assicurazione che, durante una crisi, le comunicazioni tra aereo e terra rimangano operanti; la seconda *task force* si è occupata di revisione delle linee base delle misure AVSEC contenute nel Documento 30 e cioè che particolare attenzione venga data alle procedure ed alle macchine per il controllo dei passeggeri e del bagaglio a mano con eventuale coinvolgimento dell'industria; la terza *task force* si è occupata dell'effettiva applicazione delle misure contenute nel Documento 30 con indicazioni circa i programmi e i controlli di qualità negli Stati membri e rafforzamento

del programma di ispezioni ECAC per monitorare i controlli di sicurezza sugli aeroporti.

Per completare il panorama degli interventi e delle iniziative adottate a livello internazionale a seguito di quanto accaduto l'11 settembre, l'ICAO (*International Civil Aviation Organisation*) ha convocato una conferenza internazionale dei ministri dei trasporti per approfondire anche a livello politico la nuova realtà che scaturisce dai predetti attentati. Tale conferenza si svolgerà a Montreal dal 19 al 20 febbraio prossimi.

Per quanto riguarda la sicurezza del volo (*safety*), nella legge istitutiva l'ENAC è configurato come ente regolatore del settore, anche ai fini della sicurezza del trasporto aereo. L'ente assicura un'adeguata presenza in ambito sopranazionale; sviluppa normative armonizzate con quelle internazionali di riferimento e procedure efficienti; garantisce, attraverso controlli non solo formali, l'attuazione delle normative e, in definitiva, la sicurezza dell'utente aeronautico. L'ENAC è pertanto il titolare della *regulatory safety*, cioè della sicurezza che emana dalla normativa e dal controllo della sua attuazione. Spetta, quindi, all'ENAC assolvere i compiti di sorveglianza sulla sicurezza (*safety oversight*) attribuite all'autorità dell'aviazione civile, in particolare, dagli annessi ICAO 1, 6, 8 e 14 rispettivamente in materia di licenze di personale di volo, operazione di trasporto commerciale, aeronavigabilità, aeroporti.

Relativamente all'organizzazione, per lo svolgimento di tali impegnativi compiti, il nuovo regolamento di organizzazione e del personale dell'ente ha configurato un dipartimento per la sicurezza composto da due aree organizzative, che sovrintendono alla regolamentazione della sicurezza del volo e alle infrastrutture aeroportuali, e da due unità di coordinamento con l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, l'ENAV e l'aeronautica militare. Dal dipartimento per la sicurezza dipendono funzionalmente anche le strutture di sorveglianza periferiche dislocate sugli aeroporti e nei centri territoriali che sovrintendono agli

aspetti di aeronavigabilità. Si è realizzata in tal modo una struttura unitaria in grado di garantire lo sviluppo delle regole tecniche necessarie, delle procedure per la loro attuazione e di effettuare una costante attività ispettiva basata su programmi più che su singoli episodi. Con ciò si è assicurata la presenza sul territorio in modo che l'attività di controllo sia di immediata attuazione e tenga conto delle necessità operative dell'utente, al quale deve essere garantito il supporto autorevole, la certezza delle regole, l'efficienza procedurale e gestionale. La funzione di normazione tecnica (comune a tutte le aree organizzative) è stata riportata alle dirette dipendenze della direzione generale per assicurare al massimo livello la verifica della congruità regolamentare con gli indirizzi e i vincoli di natura giuridica ed un sistema di gestione della regolamentazione centralizzato ed omogeneo rispetto alle esigenze delle varie aree. Nell'ambito del dipartimento per la sicurezza, l'area organizzativa centrale, denominata « regolamentazione sicurezza », comprende una serie di strutture specialistiche che abbracciano tutte le competenze del settore della navigabilità, delle operazioni di volo e delle licenze aeronautiche, nonché di quei settori funzionali o complementari alla gestione della sicurezza del volo (la registrazione degli aeromobili, la medicina aeronautica, la ricerca ed il fattore umano). L'area infrastrutture aeroportuali, anch'essa articolata in servizi specialistici (progetti, costruzioni ed operatività), governa la sicurezza del « lato terra » dettando le regole sulla sicurezza delle infrastrutture di volo e verificandone l'attuazione in termini costruttivi ed operativi a cura degli enti di gestione degli organismi istituzionalmente preposti, in stretta connessione con l'ENAV e l'aeronautica militare.

L'annosa problematica degli ispettori di volo è stata affrontata dal consiglio di amministrazione, che ha definito l'organico di 50 ispettori autorizzandone il reclutamento con requisiti assolutamente conformi alle raccomandazioni ICAO. Nel corso del 2001, pur non potendo svolgere

concorsi in assenza di assetti organizzativi formalmente definiti, sono stati comunque attuati meccanismi di selezione di 16 nuove professionalità esperte che, dopo un corso di formazione tenuto dall'ENAC, sono state inserite nell'organico del servizio operazioni volo. Attualmente sono in servizio 27 ispettori di volo, impiegati prevalentemente nelle attività ispettive delle imprese del trasporto aereo e nelle verifiche dell'addestramento del personale navigante, sulla base di programmi ispettivi predisposti allo scopo. Il numero di ispettori è comunque ancora molto al di sotto dell'organico previsto e sensibilmente inferiore alle esigenze operative.

Passerò ora ad elencare alcuni aspetti inerenti alla normativa per la sicurezza del volo. Il settore della sicurezza aeronautica è tradizionalmente uno dei più regolati. Tale regolamentazione si basa sulle normative relative alla progettazione, costruzione, esercizio degli aeromobili, alla qualificazione del personale navigante, alla manutenzione, costruzione, operatività degli aeroporti, alla navigazione ed al controllo del traffico aereo. L'ICAO - come è noto - garantisce lo sviluppo degli standard minimi comuni a tutta la comunità internazionale e definisce le linee guida per le organizzazioni nazionali preposte alla verifica di tali standard. L'Italia, in ossequio all'articolo 37 della convenzione di Chicago, con la legge n. 213 del 1983 ed il decreto del Presidente della Repubblica n. 461 del 1985, ha recepito nell'ordinamento nazionale i principi generali contenuti negli annessi ICAO. Da allora solo i regolamenti tecnici relativi alla navigabilità degli aeromobili e quelli sulle licenze del personale di volo erano stati resi conformi ai rispettivi annessi, presentandosi per gli altri una diffusa situazione di incertezza sullo stato di recepimento e di attuazione. Nell'aprile 2001 il consiglio di amministrazione dell'ente, in virtù dei poteri di regolamentazione tecnica conferiti all'ENAC dal decreto legislativo n. 250 del 1997, ha deliberato l'adozione dei provvedimenti attuativi relativi a tutti gli annessi ICAO. In particolare, con la delibera 16/2001 sono stati resi applicabili gli standard

dell'annesso 14 inerenti alla costruzione e all'operatività degli aeroporti ed in generale degli aerodromi. Per problemi di carattere burocratico-amministrativo connessi alla vigilanza ministeriale, la delibera è stata formalmente adottata una seconda volta nel novembre 2001 e così finalmente si è potuta avviare la fase di elaborazione tecnica. L'annesso 14 riguarda anche gli impianti visivi luminosi degli aeroporti, che sono aspetti connessi anche con l'incidente di Linate. L'ENAC ha, infatti, attivato un gruppo di lavoro interno per una rapida elaborazione dei requisiti tecnici relativi agli aeroporti, conformi alle disposizioni dell'annesso 14 e per l'individuazione di un piano di azioni mirato al recepimento dei requisiti relativi agli altri annessi, da completare entro il corrente anno 2002.

Vorrei ricordare anche i regolamenti della JAR (*Joint Aviation Requirements*) emesse dalle *Joint Aviation Authorities* (una costola dell'ECAC), cui l'ENAC partecipa in virtù degli accordi di Cipro del 1990. L'ente è poi presente nelle sedi ICAO dove vengono sviluppati gli standard di tutti gli annessi e partecipa con propri esperti in quasi tutti i gruppi di lavoro JAA. L'ENAC, inoltre, è in procinto di rendere obbligatoria in Italia la normativa sul servizio medico di emergenza con elicotteri, emessa dalle JAA, anticipando la generale applicabilità della JAR-OPS 3, relativa al trasporto commerciale con elicotteri, che è prevista a partire dal primo ottobre 2003. In tal modo si uniformeranno allo standard europeo le attività di eliambulanza funestate di recente da parecchi incidenti di volo. Per il personale navigante le norme JAR FCL diventeranno applicabili entro il 28 febbraio 2002 (relativamente a ciò vi è un po' di ritardo, ma anche altri paesi non sono molto più avanti di noi). L'attuazione richiede un rilevante sforzo organizzativo delle strutture dell'area regolamentazione sicurezza e gli uffici periferici dell'ente stanno lavorando sulla base di un apposito progetto. Notevole è il numero dei soggetti interessati (aziende di trasporto aereo, scuole di volo, piloti) che stanno già ade-

guandosi alla nuova normativa attraverso precisi meccanismi di formazione, riqualificazione e certificazione. Nel settore tecnico operativo la normativa nazionale per la sicurezza è in fase di profonda rivisitazione e sistematizzazione affinché essa sia adeguata ai principi di semplificazione, efficacia e trasparenza che sono alla base del mandato attribuito all'ENAC dalla legge istitutiva.

Le attività normative in corso riguardano in particolare: l'adeguamento dei requisiti di qualificazione dei responsabili operativi delle imprese di trasporto aereo; le norme sui limiti di impiego di servizio del personale navigante e sulla qualificazione degli equipaggi; le condizioni operative per le attività di volo su aeroporti in zone montagnose; la revisione dei requisiti per le operazioni in VFR notturno; la normativa di sicurezza per le operazioni dell'aviazione generale e del lavoro aereo; l'analisi degli incidenti, degli inconvenienti e delle eccedenze rispetto agli standard operativi di volo, per la quale è stata già deliberata l'istituzione di un apposito ufficio nell'ambito del dipartimento per la sicurezza, anche per fornire adeguata risposta ad una direttiva comunitaria di imminente emissione.

L'azione di sorveglianza dell'ente sulla sicurezza aeronautica è proseguita secondo le indicazioni metodologiche fornite nella precedente audizione, e cioè attraverso sistemi di sorveglianza integrati costituiti da attività di verifica pianificate e da quelle correnti. Le attività pianificate sono state sviluppate utilizzando tecniche di *auditing*, riguardanti sia il sistema organizzativo delle aziende interessate sia il prodotto o il servizio dalle stesse sviluppato. Accanto a ciò è stata effettuata l'attività ispettiva straordinaria, quale quella di indagine su incidenti ed inconvenienti, mirata alla determinazione delle cause per l'adozione di prescrizioni e miglioramenti tecnici ed organizzativi, e quella per la verifica di criticità o inadempienze tecniche ed organizzative, generalmente senza preavviso. La sorveglianza nel trasporto aereo è stata strutturata assegnando al singolo operatore o

impresa manutentiva un *team* ispettivo, composto da ingegneri e piloti, e definendo le cadenze e le attività da svolgere, congiunte o individuali. Tale metodologia, già utilizzata da lungo tempo dalla componente tecnica, si è resa possibile anche per il settore operativo in ragione dell'incrementato numero delle risorse ispettive acquisite, tuttavia non ancora sufficienti per un esaustivo ed efficace regime di sorveglianza. L'attività ispettiva ha riguardato 113 esercenti abilitati al trasporto pubblico passeggeri, tra i quali 24 svolgono attività di trasporto pubblico passeggeri di linea o *charter* (si tratta in sostanza delle compagnie aeree del settore), 120 ditte di manutenzione, oltre 600 aeromobili da trasporto, 5900 piloti di linea, 3500 assistenti di volo, 2800 tecnici della manutenzione certificati per la rimessa in servizio degli aeromobili. A ciò si aggiungono le scuole ed i centri di addestramento per tecnici e personale navigante. L'attività è stata svolta da 55 ingegneri e tecnici diplomati e da 27 ispettori di volo che — come già detto — diventeranno 50 nel prossimo futuro. Nel settore tecnico le strutture periferiche hanno garantito la verifica ispettiva di tutte le aziende aeronautiche di costruzione e manutenzione, attraverso la verifica sia sui sistemi organizzativi sia sugli aeromobili e sui processi costruttivi e manutentivi.

In varie occasioni l'attività ispettiva ha portato all'emissione di provvedimenti sanzionatori sulle certificazioni e sulle idoneità riconosciute.

Si cita a titolo di esempio l'intervento di sospensione dell'idoneità tecnica di un vettore nazionale nel mese di febbraio 2001, essendosi riscontrata, nel corso di un'ispezione di funzionari del locale ufficio di sorveglianza, che su ambedue gli aeromobili della flotta non erano state applicate alcune prescrizioni di navigabilità per negligenza degli organismi tecnici della compagnia.

La sospensione è stata emanata dopo che la compagnia non era stata in grado di proporre un idoneo sostituto del direttore tecnico responsabile della mancata applicazione delle prescrizioni di naviga-

bilità e dimissionario dall'incarico. L'atto sospensivo dell'ENAC, doveroso e opportuno a fronte di una palese carenza di requisiti tecnici di idoneità, è stato contestato vigorosamente oltre che dalla società coinvolta anche dalle istituzioni locali e dalla stampa siciliana.

Nel 2002, a condizione di poter disporre di un adeguato numero di risorse, il Dipartimento Sicurezza si propone di incrementare sensibilmente l'attività in accordo a programmi ispettivi fra i quali si segnala il Programma operativo sorveglianza imprese (POSI) che definisce specifici obiettivi ispettivi quantitativi per ciascuna delle imprese sorvegliate.

Dal quadro precedentemente esposto emerge l'assoluta necessità che le strutture tecniche ed operative dell'ENAC siano urgentemente potenziate con nuove risorse specialistiche, in particolare ingegneri ed ispettori di volo, sia per mantenere lo standard ispettivo già conseguito che per attivare nuovi programmi derivanti dalle crescenti esigenze di garanzia della sicurezza del volo.

Sulla sicurezza aeroportuale l'ENAC ha affrontato metodicamente e con incisività le problematiche relative alla sicurezza aeroportuale, promuovendo attività finalizzate al miglioramento della funzionalità delle infrastrutture di volo. A seguito della soppressione dei capitoli di spesa statali per interventi aeroportuali, sono state destinate ai gestori aeroportuali risorse economiche, attraverso le entrate di cui all'articolo 17 della legge n. 135 del 1997 (diritti per l'uso degli aeroporti) allo scopo di realizzare prioritari interventi sulle infrastrutture di volo e sui relativi impianti di competenza dell'Ente.

L'azione dell'ENAC rispetto alla sicurezza operativa aeroportuale è stata attuata tramite la costituzione del comitato per l'operatività e la sicurezza degli aeroporti, a seguito della nuova organizzazione dell'ente, nell'ambito del dipartimento sicurezza dell'ente, cui partecipano anche rappresentanti dell'ENAV e dell'Aeronautica Militare. Compito di tale comitato è ricercare, con il contributo dei soggetti interessati e quindi in un unico contesto,

le azioni da adottare in materia di operatività aeroportuale; fra i temi affrontati nel corso dell'ultimo anno sono da evidenziare le misure di sicurezza emanate o raccomandate per le operazioni su alcuni aeroporti che presentavano criticità anche dal punto di vista della situazione orografica e degli ostacoli nelle procedure di decollo e atterraggio; gli interventi in tal senso sono stati effettuati sugli aeroporti di Fiumicino, Malpensa, Napoli, Reggio Calabria, Bolzano, Albenga, Genova ed altri scali minori.

Occorre segnalare come le azioni di ENAC a salvaguardia della sicurezza hanno registrato spesso resistenza da parte delle istituzioni territoriali, per i riflessi economici negativi conseguenti alle limitazioni imposte all'operatività aeroportuale.

Sono state fatte visite ispettive, sia su aeroporti civili, quali Malpensa, Fiumicino, Palermo, Catania, sia, congiuntamente con l'aeronautica militare, su aeroporti militari aperti al traffico civile, quali Treviso, Ancona, Verona, Rimini, Brindisi, Pisa e così via, per il loro adeguamento in termini infrastrutturali ed impiantistici agli standard dell'aviazione civile.

C'è un confronto con l'aeronautica militare e con l'ENAV per la valutazione congiunta degli aspetti tecnici, operativi e normativi per il cambio di *status* di alcuni aeroporti militari aperti al traffico civile ed il conseguente trasferimento al demanio trasporti. A tale riguardo si evidenzia che ENAC ha contribuito alla definizione di un programma di dismissione di alcuni aeroporti per i quali l'aeronautica militare aveva comunicato il proprio disinteresse operativo e tale contributo si è concretizzato in un protocollo d'intesa tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministero della difesa, inviato al gabinetto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per la definitiva condivisione e sottoscrizione.

Vorrei ricordare che in alcuni paesi, in cui il servizio aeronautico è più avanzato, esiste una netta distinzione tra gli aeroporti civili e militari; in Italia, invece, esistono ancora parecchi aeroporti misti e

ciò determina ovviamente diverse problematiche derivanti dalla commistione dei due tipi di traffico. Sarebbe auspicabile che nel prossimo futuro ci fosse una netta separazione tra i due tipi di aeroporti.

Sull'attività di regolamentazione ICAO, il consiglio di amministrazione dell'ENAC con delibera del novembre 2001 ha recepito gli standard riportati nell'annesso XIV, stabilendo l'adeguamento, in termini di infrastrutture ed impianti, entro 12 mesi per gli aeroporti con traffico commerciale superiore a 600 mila passeggeri all'anno ed in 24 mesi per i restanti. Successivamente è stata disposta l'emana-zione di una specifica normativa tecnica che è ora in corso di definizione e che consentirà, nel corso del 2002, di dare attuazione al programma suddetto.

C'è un impegno alla utilizzazione tempestiva dei fondi disponibili; con i fondi di cui all'articolo 17 della legge n. 135 del 1997, i gestori aeroportuali predispongono piani di intervento, diretti prioritariamente alla sicurezza in termini di realizzazione di infrastrutture, impianti e servizi ed inoltre, nel caso di ulteriore disponibilità economica, all'adeguamento delle singole infrastrutture per consentirne l'omogeneizzazione, così da garantire lo stesso livello di operatività agli aeromobili nelle fasi di decollo, atterraggio e movimentazione a terra.

Sono state poi emanate dieci circolari su materie tecnico-operative connesse alle infrastrutture aeroportuali.

Sulle problematiche di sicurezza relative ai settori di competenza ENAV, già prima dell'incidente di Linate, avvenuto l'8 ottobre 2001, l'ENAC è intervenuto, a seguito di varie segnalazioni, per verifiche sugli impianti e sistemi di competenza di ENAV.

In particolare per quanto concerne la presenza del fenomeno di *windshear*, a seguito di una segnalazione riguardante il sistema LLWSAS installato da ENAV sull'aeroporto di Palermo, sono stati promossi incontri con le società, allo scopo di individuare immediate azioni per rendere affidabile il predetto impianto, in termini di effettiva validità delle segnalazioni

emesse e di conoscere il programma di installazione di analoghi sistemi tecnologicamente avanzati sui restanti scali.

L'ENAV non ha ancora formalizzato come intende procedere per adeguare l'impianto di Palermo e per dotare gli altri scali. Nel frattempo l'impianto di Palermo è stato ricondotto in una fase sperimentale.

A seguito di una *runway incursion* su Malpensa, è stata verificata l'inadeguatezza della segnaletica verticale per la movimentazione a terra degli aeromobili e si è provveduto a richiedere la costituzione di una apposita commissione, prevista per un aeroporto che opera in bassa visibilità e di tipo *heavy traffic*, così come previsto dall'ICAO. La stessa azione è stata adottata per l'aeroporto di Fiumicino, con le stesse problematiche riscontrate ed in relazione alla stessa tipologia di traffico. È stato richiesto ad ENAV di fare conoscere lo stato degli aiuti visuali di propria competenza relativamente alla segnaletica verticale e orizzontale, per tutti i restanti aeroporti.

Dopo l'incidente di Linate sono state poste in essere una serie di azioni che si concretizzano nell'immediato coinvolgimento delle sedi periferiche per una rapida verifica sugli aeroporti dello stato della segnaletica orizzontale e verticale e nella richiesta all'ENAV di comunicare le modalità di espletamento della movimentazione a terra degli aeromobili in bassa visibilità, nell'ambito di un adeguato sistema SMGCS che comprenda anche l'ausilio di un radar di terra (SMR).

Malgrado ripetute richieste, anche formali, ENAV ancora non ha fatto conoscere come intende adottare differenziati sistemi SMGCS, in relazione alle tipologie aeroportuali in termini di infrastrutture, livelli di visibilità ed entità di traffico.

In relazione allo stato della situazione in termini di impianti, procedure e servizi di competenza ENAV, ENAC ha operato per senso di responsabilità ed a prescindere dalle competenze richiedendo alle sedi periferiche controlli e l'adozione di interventi, ove possibili.

Nel settore delle operazioni a terra degli aeromobili in bassa visibilità, l'ENAC ha promosso riunioni e gruppi di lavoro, attraverso i quali sono state tarate procedure sull'aeroporto di Malpensa che, tenendo conto della carenza del supporto tecnologico (radar di terra, impianti AVL), consentano operazioni in sicurezza con la verifica delle situazioni da parte dei piloti e con la conferma da parte dei controlli (accertamento demandato a più di un soggetto per consentire al pilota di ricevere un ritorno di verifica sulle informazioni fornite).

L'ENAC inoltre ha fornito ad ENAV, con il consenso del ministero vigilante, la propria disponibilità a collaborare in tale settore anche per i restanti aeroporti con operazioni in bassa visibilità.

Infine, sui *team* ispettivi, a seguito delle verifiche effettuate sugli aeroporti ed a seguito dell'incidente su Milano Linate, che ha rilevato carenze in settori di competenza di altri soggetti preposti al settore, l'ENAC ha ritenuto di promuovere una complessiva ed esaustiva verifica della rispondenza degli aeroporti, in tutti i settori interessati, alla relativa regolamentazione ICAO.

Al fine di attuare quindi una più penetrante azione di verifica dello stato delle infrastrutture e di tutti gli impianti e sistemi aeroportuali, sono stati costituiti *team* ispettivi a struttura interdisciplinare che, sulla base di schede appositamente progettate, dovranno effettuare nei prossimi tre o quattro mesi un capillare e completo monitoraggio degli aeroporti aperti al traffico commerciale sotto il profilo della sicurezza; da un monitoraggio di questo tipo sarà ricavata una serie di indicatori significativi e comuni a tutti gli aeroporti nazionali, riferibile alle specifiche infrastrutture di volo, agli standard ed alle procedure tecnico-operative applicate ed allo stato delle aree critiche circostanti.

Il forte compito affidato a tali *team* è quello di registrare le eventuali carenze infrastrutturali o le inadempienze rispetto alle normative internazionali e proporre le priorità degli interventi da realizzare.

Occorre segnalare che le schede di rapporto di ispezione, non solo ripropongono quanto già inserito in analoghi elaborati utilizzati da ENAC per le verifiche effettuate, ma sono integrate da elementi, dati, parametri e valutazioni di competenza di altri soggetti ed istituzioni, per aeroporti dove vengono da questi svolti servizi nelle operazioni di volo.

Per l'analisi dello stato degli aeroporti sottoposti ad ispezione, saranno impegnate risorse umane ed economiche adeguate, al fine di pianificare la standardizzazione sia delle procedure, sia degli interventi migliorativi.

Le indicazioni che emergeranno dalle visite ispettive consentiranno una migliore taratura dei programmi di assegnazione delle risorse economiche disponibili (sia di fondi speciali, sia ordinari — articolo 17 della legge n. 135 del 1997), rendendo più incisiva l'azione di ENAC in materia di salvaguardia della sicurezza delle operazioni di volo e relativi impianti.

Laddove, all'esito delle visite ispettive, i soggetti pubblici o privati chiamati ad intervenire per effettuare le realizzazioni ritenute necessarie a garanzia della migliore operatività in sicurezza degli scali dovessero tardare nel compimento dei lavori, sono previste anche azioni di carattere ordinatorio da parte dei direttori degli aeroporti per obbligare agli adeguamenti richiesti.

PRESIDENTE. Ragioni di tempo mi impongono di invitarla a sintetizzare la restante parte della sua relazione.

ALFREDO ROMA, Presidente dell'ENAC. In estrema sintesi, all'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo spettano tre compiti: condurre le inchieste tecniche relative a tutti gli incidenti ed inconvenienti gravi verificatisi sul territorio nazionale; elaborare, a seguito delle risultanze delle inchieste, specifiche raccomandazioni di sicurezza; svolgere attività di studio e di ricerca nello specifico campo della sicurezza del volo.

In effetti, l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, a nostro parere, si

dovrebbe chiamare Agenzia per le investigazioni, sia sugli incidenti, sia sugli inconvenienti aeronautici, nel senso che la sicurezza attinente al volo viene in realtà effettuata da tutti, dal momento della progettazione, fino al momento della conduzione dell'aereo. Stiamo ancora cercando di perfezionare un accordo con l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo in vista di un rapporto di collaborazione più stretto, così come avviene in altri paesi.

Per quanto riguarda il problema delle risorse umane, la questione riguarda la necessità di assunzione di nuove professionalità, di cui abbiamo estremo bisogno. Stiamo effettuando lo studio e la reingegnerizzazione di tutti i processi fondamentali. Abbiamo identificato e stabilito le esigenze per i prossimi tre anni. Abbiamo iniziato a bandire concorsi per l'assunzione di personale ma, nello stesso tempo, dobbiamo anche rilevare che la finanziaria ha bloccato tali assunzioni, per cui ritengo che anche il nostro ente si troverà, in futuro, in gravi difficoltà per supplire alle professionalità di cui avremo bisogno (specialmente se la riforma dell'aviazione civile assegnerà ad ENAC maggiori compiti).

Il quadro di adempimenti, di attività, di difficoltà e di sofferenze presentato in questa relazione non è sicuramente esente da criticità, la cui soluzione è compito precipuo dell'ENAC.

Molte di queste criticità sono state ereditate dall'ente, che si è fatto carico di tutte le situazioni pregresse, in uno scenario la cui definizione normativa non è tuttora ultimata.

In tale quadro, tutti, dai vertici, alla dirigenza, al personale hanno assunto un rilevante e concreto impegno di miglioramento e di cambiamento. È significativo ricordare l'impegno del consiglio di amministrazione che, nelle sue 70 sedute in poco più di tre anni, ha assunto oltre 200 deliberazioni, molte delle quali di rilevante contenuto strategico per il governo del settore, e l'azione della dirigenza a supporto degli organi di vertice che ha reso possibile lo sviluppo dei progetti e degli altri oggetti di deliberazione.

Oggi l'ente, anche alla luce degli ultimi avvenimenti, ha bisogno di intensificare i suoi sforzi per superare rapidamente ed efficacemente le criticità presenti; in tal senso deve essere dotato di maggiore forza e fiducia istituzionale.

Per realizzare gli importanti programmi normativi, operativi, di formazione e di coordinamento delle attività territoriali, l'ENAC deve essere dotato di maggiori risorse umane, economiche e strumentali; deve essere affrancato quanto più possibile da vincoli burocratici ed amministrativi, in un'ottica di massimo rispetto e consapevolezza della sua funzione di pubblico servizio e nella piena responsabilità di risultato, mirato alla garanzia dello svolgimento e dell'efficacia dei compiti istituzionalmente assegnati.

Auspichiamo in tal senso, così come indicato nelle conclusioni elaborate dalla commissione Riggio, anche interventi normativi che, nel rispetto delle differenti funzioni svolte dai vari enti ed agenti istituzionali, conducano rapidamente all'eliminazione di norme di legge obsolete, ad una radicale revisione del codice della navigazione, alla chiarificazione delle competenze nei settori di possibile sovrapposizione nell'ambito della missione civile, ad una migliore definizione dei ruoli dei soggetti pubblici e privati coinvolti, all'individuazione di un riconosciuto ed autorevole momento di coordinamento in ambito aeroportuale, ad una chiara e definita funzione di vigilanza dell'esecutivo, rispettosa dell'autonomia dell'ente.

In particolare, si confida che l'autorità di Governo possa rendersi garante dell'accelerazione delle procedure necessarie ad assicurare la piena operatività e la reale capacità di agire dell'ENAC che, proprio perché rivolta a presidio dell'operatività in sicurezza del trasporto aereo, non deve soffrire momenti di interdizione burocratica lungo il proprio importante cammino.

PRESIDENTE. Ringrazio il presidente Roma e do la parola ai colleghi per eventuali domande.

ANDREA GIBELLI. Pur ringraziando il presidente dell'ENAC per la relazione pre-