

La seduta comincia alle 10.15.

(Il Comitato approva il processo verbale della seduta precedente).

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso impianti audiovisivi a circuito chiuso.

(Così rimane stabilito).

Seguito dell'audizione di rappresentanti dell'Ente nazionale di assistenza al volo (ENAV SpA).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulla sicurezza del trasporto aereo, il seguito dell'audizione di rappresentanti dell'Ente nazionale di assistenza al volo (ENAV SpA).

Ricordo che nella precedente seduta non avevamo potuto concludere l'audizione per mancanza di tempo. Nella seduta odierna daremo corso ad eventuali ulteriori domande e poi alla replica dell'ingegner Gualano, amministratore delegato dell'ENAV.

ILARIO FLORESTA. Debbo anzitutto riconoscere che l'ENAV in questi ultimi anni ha lavorato molto (lo abbiamo seguito con particolare attenzione) nel settore della sicurezza. Lei, nella precedente seduta, ha detto che in questo campo sono stati effettuati investimenti molto rilevanti.

Vorrei innanzitutto chiederle un chiarimento circa un termine inglese che lei ha utilizzato rispondendo ad una domanda del presidente, per poi porle una domanda di carattere generale. In questo Comitato abbiamo ascoltato tutti gli attori sulla scena della sicurezza del volo; tutti parlano del modo in cui oggi si vive in questo settore ma nessuno formula proposte per cambiare le cose. Invece, eventuali suggerimenti su come migliorare la sicurezza potrebbero portare i legislatori a dar corso finalmente ad una soluzione definitiva per garantire la maggiore sicurezza possibile del traffico aereo.

Lei ha parlato — mi riferisco al termine inglese — di *read back*: le dispiacerebbe chiarirmi il significato e l'importanza di questa procedura?

Per quanto riguarda invece la domanda più generale, le ripeto il quesito che ho posto ieri all'amministratore delegato della SEA: quali sono gli interventi fondamentali che a suo avviso dovrebbero essere effettuati nel comparto dell'aviazione civile per consolidare la sicurezza? Vorrei sentire delle proposte per capire cosa si deve fare. Voi siete gli addetti ai lavori: noi possiamo prendere atto di quanto ci dite per individuare una sintesi. Nascondersi dietro mezze parole o mezze frasi non serve a molto: abbiamo ascoltato molte mezze verità. In un comparto così delicato e difficile da gestire esistono sicuramente incertezze dovute alla mancanza di chiarezza, all'incrociarsi di competenze o addirittura a forme di *vacatio*: esse però si superano solo formulando proposte. Lei ha avuto due giorni di tempo per pensarci: ho letto attentamente la documentazione che ci ha lasciato e mi appresto a leggere quella, ancora più voluminosa, che ha depositato oggi, in cui fa riferimento a

proposte avanzate davanti alla commissione Riggio. Può insomma dirci, a grandi linee, che cosa pensate di fare?

PRESIDENTE. Do ora la parola all'ingegner Gualano per le risposte.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Comincerò dalla fine della sua domanda pregando tutti, se al termine della mia replica non avrò risposto a qualche quesito, di farmelo presente in modo che io possa provvedere.

Per quanto riguarda il significato del termine *read back*, si tratta di una procedura attuata dal controllore di volo in certe condizioni di scarsa visibilità. A Linate il giorno dell'incidente ci si trovava in condizioni di visibilità 2: in condizioni di visibilità 1 il pilota vede tutto, così come il controllore. In condizioni di visibilità 2 il controllore non vede l'aereo, magari perché è distante 500 o 800 metri e la visibilità è di 100 o 150 metri; può accadere che vi siano certe operazioni che si svolgono sul piazzale. In questo caso il controllore dà una disposizione e dice al pilota: quando arrivi in un certo punto della pista di rullaggio o del piazzale, dobbiamo risentirci. Il pilota può dire: quando arrivo in quel certo punto ti richiamo (e quindi ripete esattamente l'istruzione del controllore) oppure può dire « Roger », che significa « ricevuto ». In quel momento il pilota deve ripetere esattamente tutte le parole.

Se il controllore ha detto: « Quando arrivi in fondo all'estensione della pista richiamami », non basta che il pilota dica: « Quando arrivi alla pista richiamami »; deve ripetere le parole esatte e fare riferimento all'estensione della pista. La precisione estrema è fondamentale perché una parola in più o in meno può cambiare le cose. Non voglio difendere l'ENAV o i piloti: in questo momento ho una disperata ansia di cercare la verità, come l'avete voi. Tenete però presente che è in corso un'indagine della magistratura, che va rispettata.

Venerdì scorso abbiamo tenuto una riunione con tutti i capi impianto. Ab-

biamo discusso sulla questione del *read back*: in certe condizioni è necessaria una precisione esasperata nelle procedure. *Read back* vuol dire questo: io ti do un'istruzione; per favore me la ripeti in forma completa. Questo può salvare delle vite. Si tratta quindi di un particolare tecnico che però rivela la filosofia generale cui ci si ispira.

Vorrei ora descrivervi le condizioni generali dell'aeroporto di Linate quel giorno. Ho letto le affermazioni rese ieri dal presidente Fossa, il quale ha detto che se si fosse fatto decollare un aeroplano alla volta l'incidente si sarebbe potuto evitare. Da un'agenzia di stampa risulta che egli abbia affermato che non è stata rispettata la prescrizione di far decollare un aereo per volta in quelle condizioni.

ILARIO FLORESTA. Ha detto anche altre cose, per esempio che quell'aereo non poteva essere a terra.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Diciamo anche che a Linate c'è una sola pista e quindi è chiaro che gli aerei decollano uno alla volta.

Nella documentazione che vi ho consegnato, nell'allegato 1/B, si parla delle operazioni sull'area di manovra in condizioni di bassa visibilità. Sono le disposizioni emesse dall'ENAV, approvate dall'ENAC a suo tempo, che hanno un'importanza fondamentale. Come dicevo prima, in condizioni di visibilità 1 sia il pilota sia il controllore di volo hanno piena visibilità; in condizioni di visibilità 2, il controllore di volo non vede perché c'è una visibilità di 200 metri, ad esempio, ma il pilota vede gli ostacoli davanti a sé; in condizioni di visibilità 3 non vedono né il pilota né il controllore di volo: in questo caso interviene il *follow me*, negli aeroporti non dotati di ASMI, cioè di radar di terra, come risulta al punto 4.2.2 dell'allegato.

C'è stata una lunga discussione sull'opportunità di eliminare la condizione di visibilità 2 e passare direttamente alla 3, in cui si chiede l'intervento del *follow me*

oppure si muove un aeroplano alla volta. Ciò significa che fino a quando l'aereo non è atterrato, uscito dal raccordo ed arrivato all'area di parcheggio e il pilota non ha detto « sono fermo », l'altro aereo non si muove. Ovviamente questo serve ad evitare intersezioni tra i due aeromobili.

L'8 ottobre eravamo in condizioni di visibilità 2: avete letto anche sulla stampa che il pilota vedeva, tanto è vero che il controllore dice al pilota di un aereo che si doveva muovere dopo il *Cessna* di cercare di seguire quest'ultimo e dirgli se lo vedeva. Quindi la visibilità c'era e ci trovavamo in condizioni 2; sulla base dell'allegato che ho citato, al punto 4.2.2, come aggiunta alle normali operazioni previste in condizioni di visibilità 1 è previsto che si debbano regolare le operazioni di atterraggio, rullaggio e decollo come di seguito. Per quanto riguarda l'atterraggio, richiedere al pilota di riportare l'avvenuto atterraggio e l'avvenuta uscita dalla pista. Per quanto concerne il decollo, richiedere al pilota di riportare l'avvenuto ingresso in pista e l'avvenuto decollo. Per quanto si riferisce al rullaggio, con l'aeromobile in partenza il pilota deve chiedere conferma di tutte le autorizzazioni emesse dalla torre ad entrare nelle vie di rullaggio e a percorrerle fino alla posizione attesa. Si tratta del momento in cui il controllore ha detto: « Quando arrivi alla *stop bar* dell'R5 chiamami ». Purtroppo il pilota è andato sull'R6.

Tenete presente che in condizioni 1 noi possiamo gestire da 20 a 22 aeroplani l'ora. La vecchia Linate gestiva 34 aeroplani l'ora; essendo stato trasferito il traffico su Malpensa, oggi in condizioni normali si gestiscono 20 aeroplani l'ora. Nelle condizioni 2 possiamo gestire da 10 a 12 aeroplani l'ora, con un sincronismo tra pilota e controllore. Nelle condizioni di visibilità 3 si muove solo un aeroplano alla volta: si possono gestire 6 aeroplani l'ora.

È importante che il Comitato comprenda questo: eravamo in condizioni di visibilità 2. Si può eliminare questo tipo di condizione, nel qual caso si muove solo un aeroplano alla volta. Ma è chiaro che si formano le file di passeggeri, e gli aereo-

porti sono attrezzati per operare in condizioni 2, in assenza di ASMI. Questo è un dato di fatto, per cui l'affermazione secondo cui si doveva far decollare un aereo alla volta credo sia dovuta ad un errore del presidente Fossa. Egli forse intendeva dire che si doveva far muovere un aereo alla volta. C'è una prescrizione chiara, approvata dall'ENAC, che consente di farlo; d'altronde, se ciò non fosse, avremmo aeroporti inefficienti, mentre in tutto il mondo si opera così.

Parliamo ora del problema della segnaletica orizzontale dell'R5 e dell'R6 e quella più in generale del piazzale. Non voglio aprire polemiche o dar vita ad un palleggio di responsabilità: voglio solo fare chiarezza. Nell'allegato 1/A che vi ho consegnato è contenuta la conclusione di una relazione che ho chiesto a uno dei principali studi legali italiani. Tale relazione è stata inviata all'ENAC, all'Agenzia per la sicurezza del volo (in quanto essa è la conseguenza di una lettera del presidente Franchi), al capo del dipartimento dell'aviazione civile, al generale Fornasiero.

Vi leggo le conclusioni: « Nell'aeroporto di Milano Linate, contrariamente a quanto affermato da ENAC nella nota in oggetto, la SEA deve assicurare, in conformità con le prescrizioni dell'ICAO, il posizionamento, la manutenzione, il ripristino ed il rifacimento dei segnali diurni e notturni (orizzontali, verticali, inclusi gli impianti AVL) strettamente attinenti alla sicurezza ».

Vi leggo poi una lettera inviata dalla SEA all'ENAC e per conoscenza all'ENAV. In essa la società scrivente riceve per conoscenza lettera della società ATA (che svolge le attività in subfornitura per conto della SEA). Non voglio entrare nei rapporti tra SEA e ATA. Nella lettera si legge: « Nel confermare che la scrivente (cioè la SEA) ha provveduto a posizionare, secondo quanto prescritto da ENAC, la segnaletica diurna e notturna per la chiusura del raccordo 6, riteniamo opportuno evidenziare che gli interventi relativi alla segnaletica verticale ed orizzontale sul piazzale di Linate ovest » (e quindi S4, presidente) « sono di competenza della

società ATA ai sensi della convenzione SEA/ATA del 31 maggio 1974», poi rinnovata nel settembre 2000.

La lettera dell'ATA, che vi consegnerò al termine dell'audizione, dice: « Nel prendere atto delle determinazioni di codesta direzione circoscrizionale, precisiamo che interventi relativi a segnaletica verticale ed orizzontale sul piazzale di Linate ovest sono di competenza della SEA, ciò in virtù degli accordi in essere tra le società ».

PRESIDENTE. Ingegnere Gualano, oggi ci troviamo di fronte ad una presa di posizione da parte sua in base ai documenti citati, per cui all'ENAV non è attribuito il compito di occuparsi della segnaletica orizzontale. In sostanza, il famoso S4 non è un problema dell'ENAV. Ieri, il direttore dell'aeroporto di Linate, dottor Fusco, nel corso della sua audizione ha fornito al Comitato un telex del 1995 dal quale si evince con chiarezza che, per quanto riguarda la segnaletica orizzontale e verticale, ENAC afferma che è competente l'ENAV in via esclusiva.

A proposito della lettera della SEA, devo rilevare che ieri il dottor Fossa non ha detto che la SEA non interviene materialmente sulla pista, ma che lo fa su indicazione degli enti preposti. In buona sostanza, la vernice viene stesa dagli uomini SEA, ma lo fanno su indicazione di ENAV. Ieri si è svolto un lungo contraddittorio di cui è stato protagonista il collega La Starza, il quale chiedeva chi fosse esattamente l'interlocutore della SEA. Il dottor Fossa aveva in un primo momento parlato di ENAC e di ENAV, facendo capire in modo informale che spesso non è esaustivo il rapporto con l'interfaccia naturale, vale a dire ENAC, per cui anche l'ENAV a volte partecipa a riunioni che riguardano problemi dell'aeroporto. Tuttavia il dottor Fossa non ha negato che fosse la SEA a provvedere materialmente all'attuazione delle indicazioni che provengono istituzionalmente da ENAC, ma complessivamente da tutto il sistema, e quindi anche da ENAV.

La risposta che lei ci ha fornito risulta quindi in notevole contraddizione con il

telex che ho citato - il che per noi è una novità - e con quanto detto nelle sedute di questo Comitato e che risulta dal resoconto stenografico delle stesse.

ILARIO FLORESTA. Concordo con quanto ha detto, presidente. Vorrei aggiungere che dopo questo « balletto » di lettere e di telex emerge una lettera scritta dalla SEA il 19 ottobre 2001 in cui si afferma che la stessa SEA ha provveduto a posizionare la segnaletica in questione « secondo quanto prescritto da ENAC ». Dove si trova questa prescrizione? Il telex aveva un valore generale; l'aeroporto di Roma, dove opera un gestore « totale », prende atto e afferma di aver rifatto la segnaletica secondo le indicazioni di ENAC. Ancora una volta emerge una contraddizione.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. C'è una legge del 1965 - firmata, fra l'altro, da Fanfani - che rappresenta la convenzione tra la SEA e lo Stato: si tratta del riferimento generale che inequivocabilmente definisce le competenze del gestore. D'altronde è intuitivo che se lo Stato affida ad un soggetto la gestione di un aeroporto (ed è evidente che Linate e Malpensa sono affidati alla gestione « totale » di un terzo) ciò comporta che viene affidata l'esecuzione di tutto. Occorre leggere con attenzione la convenzione che ho citato.

C'è quindi la legge che ha valore generale. Io ho visto il telex di cui si parla: se posso essere un po' colloquiale, c'è stato un direttore generale che ha mandato questo telex all'AAAVTAG (che rappresentava l'ENAV di allora); chissà a chi sarà arrivato e magari sarà finito in un cassetto di un funzionario. Probabilmente nessuno ha risposto, ma non si tratta di un documento di carattere dispositivo generale, come è invece la legge che ho ricordato. Si tratta di due cose diverse, che hanno un valore molto differente: un telex di un funzionario ed una legge dello Stato.

ILARIO FLORESTA. Questo conferma quanto ho detto ieri: non basta un telex per variare delle disposizioni di legge.

PRESIDENTE. Ricordo ancora che lo scopo di questo Comitato non è appurare la verità su Linate: ho insistito su questo punto perché mi sembrava che potesse rappresentare il simbolo della confusione dei ruoli esistente nel settore. Penso di poter ritenere conclusa con la giornata di oggi la discussione sul famoso «S4»: abbiamo capito con assoluta chiarezza che da parte dei responsabili nazionali di ENAC e di quello locale si afferma che la competenza sarebbe di ENAV; d'altra parte quest'ultima ci dice che la responsabilità non è sua. Abbiamo inoltre compreso che ENAV tende ad accreditare la tesi per cui la responsabilità possa essere sia di SEA sia di ENAC. La stessa SEA dice: noi mettiamo la vernice solo su indicazione di qualcuno che può essere ENAC o ENAV.

Questa è la situazione. Spetta ovviamente a noi trarre le conclusioni di carattere politico e normativo, ma direi che qualche problema emerge. Può darsi - ciò rientra nella competenza della magistratura - che quest'ultimo abbia comportato le tragiche conseguenze cui abbiamo assistito a Linate.

La prego ora, ingegner Gualano, di proseguire nella sua replica e di rispondere agli altri quesiti che le sono stati rivolti.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Quanto al radar di terra, avete già appreso che in un aeroporto si può operare in sicurezza con o senza radar. Questi ultimi sono di tre tipi: radar di terra, radar di avvicinamento, radar di rotta. Sia chiaro che il radar è un ausilio importante per il controllore di volo e per il pilota; tuttavia esistono aeroporti (parliamo del radar di avvicinamento) che sono ugualmente sicuri pur senza disporre: ad esempio, Lamezia Terme.

Rientra nella politica dell'ENAV posizionare i radar in tutti gli aeroporti: è chiaro che costruendo una rete di radar presenti in tutti gli aeroporti - e gli investimenti vanno in quella direzione - aumentiamo le nostre capacità. Deve es-

sere chiaro però che anche se non ha il radar un aeroporto può essere ugualmente sicuro: si fanno atterrare e decollare meno aeroplani ogni ora, ma le disposizioni normative rendono assolutamente sicuri questi aeroporti.

L'ausilio del radar di terra a Linate avrebbe potuto aiutare; ma vi sono anche esempi in cui i piloti non hanno seguito le istruzioni del controllore di volo. Pensate a cosa è successo in agosto all'aereo Egyptair. Oggi l'immissione di aeroplani non voluti sulle piste principali di decollo è uno dei problemi più importanti nel mondo in questo settore. Nei primi tre mesi del 2001 in America ci sono state almeno ottanta *runaway incursion*; nel caso di Malpensa, l'aereo Egyptair è entrato nella pista di decollo e poi il pilota ha detto: « Scusate, mi sono sbagliato; non ho seguito le istruzioni ». Attenzione, quindi: il radar aiuta ma non sempre può evitare con sicurezza assoluta gli incidenti. Stiamo comunque investendo sui radar di terra: a Malpensa esso è attivo da qualche giorno, e funziona a Linate e a Roma, dove c'è un vecchio radar che sta per essere sostituito. Il radar di terra è in fase di installazione anche a Bologna, Venezia e Torino. In Europa esistono circa venti radar di terra su cinquecento aeroporti, per cui credo che ci collocheremo sopra la media.

Si apre qui il discorso sulla progettazione generale dell'aviazione civile. Leggendo le dichiarazioni rese ieri da Fossa ho visto che le società di gestione (mi riferisco anche alle dichiarazioni del presidente di Assoaeroporti) stanno pensando di assumere su di sé le attività di controllo del traffico aereo di torre ora svolte dall'ENAV. Tutto si può fare e deve essere chiaro che a noi dell'ENAV interessa solo far bene il nostro mestiere.

PRESIDENTE. Il presidente Fossa non ha detto esattamente questo: comunque la cosa migliore è basarsi sui resoconti dei lavori del Comitato; le dichiarazioni rese alla stampa mi sembrano leggermente difformi rispetto a quanto dichiarato in questa sede.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Comunque ho sentito che c'è l'intenzione da parte della commissione Riggio di prendere in considerazione questa ipotesi. Lo so perché in una riunione ufficiale...

PRESIDENTE. Non basiamoci su articoli di stampa; neanche noi abbiamo in mano la relazione della commissione Riggio. Cerchiamo di basarci sui fatti.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Mi baso su un colloquio che ho avuto in sede di commissione con il generale Fornasiero, il quale ha avanzato una proposta chiara in questo senso alla quale ho risposto. Questo è un fatto.

Ripeto che abbiamo un vasto piano di investimenti per collocare un radar in ogni aeroporto. Ove il legislatore decidesse di attuare questo scorporo, ci sarebbe comunque un aspetto patrimoniale, di importanza certo secondaria, da considerare.

PRESIDENTE. Ingegnere Gualano, la pregherei, anche per consentirci di seguire meglio la sua esposizione, di dare anzitutto risposta alle domande formulate dai colleghi e poi di aggiungere eventuali altre considerazioni.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Le altre domande riguardavano la certificazione degli impianti, i problemi concernenti la struttura societaria che sono un ostacolo alla sicurezza, l'attività ispettiva degli impianti e degli operatori: volevo conglobare queste risposte facendo riferimento all'allegato 3 che vi ho consegnato.

Se esaminate l'allegato 3, a pagina 1, vedete un grafico che riguarda il controllo del traffico aereo *gate to gate*. Come vedete, la nostra attività si svolge anzitutto sul piazzale di movimentazione degli aeromobili: nella fase di decollo interviene la torre, poi seguono le fasi di salita, di rotta, di avvicinamento e di atterraggio nell'aeroporto di destinazione.

A pagina 2 si cerca di spiegare come funziona un aeroporto. Nella torre sono situate tutte le apparecchiature (il monitor radar, il centro meteo, il monitor ILS, quello per gli aiuti visivi luminosi). Le luci di pista e la loro intensità vengono manovrate da reostati che si trovano in torre, così come i dati di volo, il centro di comunicazione radio terra-bordo-terra. Al di là della pista c'è il piazzale di sosta e quindi il centro di controllo (CRAV-ACC): nel caso di Fiumicino, il centro di controllo si trova a Ciampino.

Tutte le attività sono integrate in un *software* sviluppato nell'ambito dei centri di controllo, per cui sarebbe molto complesso al giorno d'oggi scorporare le attività di torre dal resto.

Ai fini dell'omologazione, noi oggi operiamo la progettazione degli impianti; per i radar di terra, il relativo progetto ha seguito varie traversie nel caso di Linate perché c'è stato un rinvio del progetto stesso dall'ENAV alla SEA all'ENAC in varie occasioni. Faccio un esempio: il progettista voleva mettere l'antenna al centro del sedime aeroportuale; l'ENAC ha richiesto un palo di vetro, e così via. Problemi di questo genere rendono difficoltoso procedere con speditezza nel progetto. Quindi oggi l'omologazione avviene da parte dell'ENAC. La certificazione dei controllori di volo è invece effettuata da ENAV: non c'è quindi un ente terzo che certifichi i nostri controllori di volo.

In sostanza, per dare più fluidità a tutte le attività aeroportuali e per aumentare la sicurezza, proponiamo di attribuire maggiori compiti all'ENAC per quanto riguarda le norme generali, l'omologazione di impianti e apparati e la certificazione del personale operativo, e così via, lasciando all'ENAV la fornitura unitaria globale del servizio. Proprio per evitare le sovrapposizioni di competenze o responsabilità la nostra proposta è di assegnare - così come avviene in tutti i paesi europei - in termini unitari e globali all'ENAV la fornitura del servizio di traffico aereo, mentre l'attività normativa, di verifica, di

controllo, di approvazione degli impianti, eccetera, dovrebbe essere attribuita in termini globali all'ENAC.

PRESIDENTE. Nel suo allegato 3, a pagina 3, fra i compiti che dovrebbero essere attribuiti all'ENAV, rientra quella di progettazione e installazione degli impianti (radar, torre di controllo, blocco tecnico, segnaletiche, aiuti visivo-luminosi)...

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. È una proposta.

PRESIDENTE. Quindi attualmente, a suo avviso, questa competenza non è dell'ENAV.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. No. Come dicevo, per evitare sovrapposizioni di responsabilità ci deve essere un ente che fa capo al ministero (l'ENAC) che svolge tutta l'attività normativa, di controllo, di omologazione e di certificazione, mentre un altro ente (l'ENAV) si prende la responsabilità completa del servizio, in modo che, se si sbaglia, si può sapere chi è il responsabile.

Era stata formulata una domanda a proposito del *windshear* a Palermo. Come sapete, il fenomeno riguarda importanti masse d'aria in movimento ascendente e poi discendente a grande velocità. Oggi a Palermo è possibile prevedere questo fenomeno - e quindi avvertire il pilota - con una probabilità del 65-70 per cento, che non è sufficiente. Negli Stati Uniti la FAA afferma che si sta arrivando ad una capacità di previsione del 92-95 per cento. Stiamo effettuando investimenti per adeguarci ai livelli dichiarati dalla FAA. Questo per quanto riguarda Palermo. Due impianti diversi verranno invece installati a Genova e a Reggio Calabria. Cedo comunque la parola al dottor Di Giorgio, responsabile dei nostri servizi tecnici.

LUCIANO DI GIORGIO, *Responsabile dei servizi tecnici dell'ENAV SpA*. Ho predisposto una relazione molto sintetica nella quale faccio una brevissima cronistoria del sistema installato a Palermo, un

sistema anemometrico di allarme *windshear* che serve a ricostruire le variazioni repentine nel campo del vento in prossimità del suolo; il sistema risponde alla classe che a livello internazionale si chiama LLWAS, cioè sistemi di allarme del fenomeno *windshear* alle basse quote.

Il sistema installato a Palermo si compone di 13 sensori...

PRESIDENTE. Mi scusi, ma la preghe-ri di tralasciare dettagli troppo tecnici: la domanda era semplice. Uno dei piloti che abbiamo ascoltato ci ha detto che questo radar è obsoleto e si chiedeva per quale straordinario motivo fosse stato montato. Inoltre l'ENAC ha affermato di aver verificato l'impianto, di aver riscontrato che non è a norma e quindi di averlo riportato nella fase sperimentale. Vorremmo capire insomma se sia vero o no che l'impianto è obsoleto, e, se è così, perché sia stato installato.

LUCIANO DI GIORGIO, *Responsabile dei servizi tecnici dell'ENAV SpA*. Non è vero che l'impianto è obsoleto nella misura in cui quando è stato progettato, nel 1991, era all'avanguardia; il progetto tecnico di massima dava questa capacità di previsione del 65-70 per cento. Il sistema è stato omologato con questo livello di prestazioni, che è stato reso noto a tutti gli utenti aeronautici, compresi i piloti. Si è svolta anche una presentazione del sistema presso l'ANPAC, cui ha partecipato la società costruttrice e gli esponenti di questa associazione professionale.

Nel momento in cui ENAC - per ottimizzare il livello di sicurezza di questi sistemi, alla luce dell'evoluzione tecnologica internazionale - ha fissato nel 90 per cento il limite di usabilità di questi strumenti, ENAV ha preso atto della situazione; è stato riportato in fase sperimentale il sistema ed è stata adottata una serie di misure per rendere congruente a quella probabilità di previsione il sistema installato a Palermo. Queste misure sono descritte nella mia relazione, ed è stato acquistato un SODAR, vale a dire un sistema che aumenta la capacità di pre-

visione del fenomeno che comunque - tengo a ribadirlo - non è mai configurabile in termini di certezza ma solo come probabilità di un suo verificarsi sull'aeroporto o nelle sue immediate vicinanze.

ILARIO FLORESTA. Da che data è in funzione l'apparecchiatura di Palermo?

LUCIANO DI GIORGIO, *Responsabile dei servizi tecnici dell'ENAV SpA*. È stato sperimentato e collaudato nel 1996; nel 1997 è finita la sperimentazione (perché il sistema doveva essere validato dall'osservazione e dai dati di riscontro); la validazione è stata effettuata insieme con l'unità sicurezza del volo dell'Alitalia, con il supporto quindi dei vari comandanti che verificavano i dati al suolo con quelli di bordo.

ILARIO FLORESTA. Il sistema è stato progettato nel 1991 e per quell'epoca non risultava obsoleto; nel 1997 è stato testato...

LUCIANO DI GIORGIO, *Responsabile dei servizi tecnici dell'ENAV SpA*. Manteveva la sua validità operativa.

ILARIO FLORESTA. E sono stati necessari tutti quegli anni?

LUIGI MARTINI. Forse posso contribuire a chiarire le cose. Fino al 1991 nel mondo questo tipo di strumento era in fase sperimentale: era difficilissimo capire come il controllore di volo potesse, con uno strumento, rilevare la differenza di gradiente verticale. Dopo cinque o sei anni di sperimentazione nacque lo strumento; ora ne esiste un altro che ci fornisce informazioni al di sopra dei trenta piedi. Per noi piloti sapere che dai trenta piedi in giù, in fase di atterraggio, c'è una variazione del vento è interessante, perché il comandante, a sua discrezione, può decidere di non iniziare l'avvicinamento su quell'aeroporto perché a quella quota non c'è possibilità di recupero. Ora esiste uno strumento più evoluto.

PRESIDENTE. Prendiamo atto che è stato dichiarato da ENAV che lo strumento non è obsoleto, mentre un pilota ci ha detto che lo è. Il nostro problema oggi non è capire come funzionano i radar ma comprendere se i vari attori di questo mondo almeno si intendono tra i loro: così non è.

Credo che possiamo ritenere esaurite le risposte alle domande formulate nella precedente audizione. Do ora la parola ai colleghi che volessero rivolgerne altre.

MAURO FABRIS. Signor presidente, per la verità le domande sarebbero moltissime, anche perché la relazione dell'ingegner Gualano che abbiamo ascoltato, come bene osservava un collega l'altro giorno, è stata esattamente l'opposto di quella dell'ENAC. Infatti, non solo vi è stato il solito scaricabarile delle responsabilità, ma in quel caso vi è stata una relazione ampia, articolata, anche eccessivamente tecnica e ricca di argomentazioni, mentre qui non abbiamo sentito nulla di più, dal mio punto di vista.

La nostra indagine conoscitiva riguarda lo stato della sicurezza del volo nel nostro paese: non siamo venuti qui per ascoltare le proposte di chi è interessato alla nostra indagine per prospettare come evitare in futuro ciò che è capitato; siamo qui per capire come sia stato possibile il verificarsi di quanto è accaduto. I protagonisti, quindi, dovrebbero chiarircelo, e non dirci che in futuro lo si potrà evitare in una determinata maniera, sottoponendoci delle proposte. In proposito, come già osservava Floresta, avremmo addirittura l'ambizione di fare i legislatori, e comunque al ministero stanno lavorando.

Vorremmo quindi risposte a tale riguardo, se l'ingegner Gualano è d'accordo: vorrei, quindi, che cominciasse a spiegarci davvero qual è la situazione interna dell'ente che amministra; credo che egli possa darci risposte precise in merito, visto che mi sembra di aver capito che un po' tutte le responsabilità e tutti i poteri sono incentrati sulla figura dell'amministratore delegato. Quindi, egli (non vedo chi altri) dovrebbe darci risposte circa i compiti e

gli obiettivi che il nostro Comitato si è prefisso, con riguardo certamente all'incidente di Linate ma più in generale allo stato della sicurezza del volo. Le chiedo, dunque: come è la situazione interna dell'ente? Concorda con l'osservazione del generale Fornasiero che ha detto, per esempio, che l'ENAV è una realtà in cui le professionalità non sono assolutamente all'altezza dei compiti assegnati? Rispetto alla gestione interna, vi è una situazione tale che vi consente di svolgere esattamente i compiti che la normativa attualmente in vigore vi assegna?

Che ha da dirci, inoltre, circa le osservazioni, anche recenti, della Corte dei conti sulle difficoltà che si registrano rispetto al controllo della vostra attività interna, di come gestite le risorse e le professionalità, di come effettuate le assunzioni? Mi sembra, infatti, che la Corte dei conti abbia puntato l'indice sulle difficoltà che si riscontrano all'interno dell'ente. Voi, inoltre, classificate gli aeroporti: come è possibile, allora, affermare, come lei ha fatto prima, che, tutto sommato, le responsabilità per il controllo dell'installazione dei radar non sono proprio vostre e che, per altre applicazioni che servono per classificare gli aeroporti, la responsabilità è di terzi e di quarti? Avete, invece, una funzione di stimolo in questo ambito, visto che a voi compete la classificazione degli aeroporti. A tale riguardo, perché nello scorso novembre avete assunto provvedimenti che hanno gettato scompiglio, più che produrre chiarezza, in un settore già provato dalla vicenda di Linate?

Certe cose sono capitate non mille anni fa, ma qualche mese fa: al riguardo, vorrei che lei desse qualche spiegazione in più alla Commissione, senza starci a raccontare come vede per il futuro la realtà che oggi rappresenta, o l'organizzazione del controllo del traffico aereo e così via. In proposito, lei sa perfettamente di cosa abbiamo bisogno come Comitato: non dobbiamo emettere un giudizio su lei e sul suo operato (non è questo il punto e non compete a noi), mentre vorremmo sapere cosa funziona e cosa non funziona nella

struttura da lei rappresentata. Vorremmo sapere, inoltre, se ci permette, perché lei ha assunto alcuni provvedimenti anche nel recente passato: per esempio, l'aver assunto, nel novembre scorso, un provvedimento che ha declassificato una serie di aeroporti italiani dalla mattina alla sera da cosa è stato determinato? Lei si è reso conto improvvisamente che non erano più sicuri, che non potevano più garantire gli standard fino a quel momento offerti? Mi interessa sapere soprattutto perché, rispetto ad alcuni provvedimenti che potevano essere assunti anche dai gestori aeroportuali, non siate intervenuti per tempo: questo mi sfugge.

Se è vero, come è vero, che alcuni radar di terra, o strumentazioni analoghe, si possono avere in pochissimi mesi (non in anni), perché avete lasciato « dormire » la situazione per anni? Perché non siete intervenuti prima? Non lo capisco. Ho già detto in altra occasione che ho avuto esperienza di come sappiate muovervi quando volete (fate presto a chiudere e riaprire gli scali); non credo vi siano figli di un dio minore in questo paese, per cui dovrete essere imparziali: perché, allora, rispetto alla situazione di Linate, siete intervenuti così tardi? Le chiedo dunque spiegazioni sulla *ratio* degli interventi che avete effettuato.

Vorrei sapere inoltre se può dirci qualcosa di più su Linate, perché, lasciando da parte quanto sta facendo l'autorità inquirente (ieri, inoltre, non ho avuto la possibilità di ascoltare il presidente della SEA), ricordo le cronache di quei giorni e lo « scarica barile » che avete attuato; nella sua relazione dell'altro giorno, peraltro, non ho colto, non dico elementi critici, ma neanche elementi informativi per il Comitato riguardo al perché si possa essere verificato l'incidente. Si è fatto riferimento soltanto a competenze di terzi, a circolari, a valutazioni da effettuare.

Quindi, senza girare intorno alle questioni, lei sa di cosa abbiamo bisogno e temo che lei non ci abbia detto nulla proprio perché sa di cosa abbiamo bisogno. Se potesse, nelle risposte che vorrà dare a me e agli altri colleghi, dirci

qualcosa di più, credo che farebbe un utile servizio anche per l'ente che rappresenta, senza stare a difendere i singoli. Per il futuro, avere le idee chiare su come sia potuto accadere quanto sappiamo, ci aiuterebbe, anche rispetto ad una conclusione positiva dei lavori del nostro Comitato.

EUGENIO DUCA. Desidero rivolgere alcune domande ai rappresentanti dell'ENAV. In primo luogo, ieri, i rappresentanti della SEA hanno lamentato, tra l'altro, una scarsa collaborazione da parte dell'ENAV e ci hanno anche letto alcune lettere relative ad ipotesi di lavori di miglioramento dell'aeroporto, alle quali, però, non si è data risposta. Le lettere sono di settembre, vi sono solleciti a novembre e gennaio ma non vi è risposta, tanto è vero che ieri (non so se sia stato consegnato anche materiale scritto) ci sono state lette due lettere riguardanti lo stesso argomento senza risposta; infatti, alla terza lettera, l'ENAC ha invitato a procedere ugualmente perché si tratta di lavori che comunque bisogna fare. Ecco, questa idea di una scarsa collaborazione che mi sembra emergere anche per altri aspetti, come è spiegabile?

Seconda questione: ieri è emerso che la mappa dell'aeroporto in mano al pilota (quella che viene stampata ogni due giorni) non riporta i famosi S1, S2, S3, S4 e peraltro, nel colloquio registrato, si capisce l'incertezza del controllore quando il pilota dice che vede S4; la mappa che ha il controllore, invece, contiene le indicazioni di S1, S2, S3, S4? Chi provvede alla stesura delle mappe in mano ai controllori? Ieri, inoltre, abbiamo avuto conferma di una prassi in vigore all'aeroporto di Linate (forse anche in altri) riguardo all'uso della cosiddetta scorciatoia, cioè della pista per abbreviare il percorso da quasi 18 minuti a 6-7 minuti. In proposito, un commissario ha anche adombrato l'ipotesi che si faccia la scorciatoia ma il colloquio avvenga come se invece si seguisse la procedura originaria: questo sarebbe francamente sorprendente; secondo lei, può verificarsi un comportamento di questo tipo? O meglio: vi è un servizio da

parte dell'ENAV che controlla, magari a campione, il lavoro che viene svolto e le registrazioni dei giorni precedenti? Si è dato luogo a qualche ispezione, o rilievo, su quanto avviene in generale, o, per esempio, nello specifico dell'aeroporto di Linate?

Ultima domanda: abbiamo avuto notizia che, dopo il mancato incidente di Malpensa, l'Agenzia per la sicurezza del volo ha inviato messaggi di raccomandazione proprio per verificare le segnalazioni. Che fine fanno le raccomandazioni che arrivano dall'Agenzia per la sicurezza del volo? Vengono valutate, discusse, oppure è un po' come lei diceva prima per la circolare che arriva e viene messa lì?

RODOLFO DE LAURENTIIS. Signor presidente, desidero porre solo tre brevissime domande, non sui radar o su altri aspetti tecnici sui quali non sono competente, anche perché è in corso un'indagine della magistratura che definirà esattamente le responsabilità; alcune domande, però, vengono quasi spontanee ascoltando quanto è stato detto in questi giorni e nello scorso mese nel corso della nostra indagine conoscitiva. Ricordo fra l'altro l'audizione informale dei rappresentanti dell'ENAV, che si svolse qualche tempo fa: in quell'occasione, l'ingegner Gualano ci intrattenne per alcune ore sulla situazione della società e sul piano di ammodernamento dei sistemi tecnologici in corso; sembrava allora che tutto dovesse avviarsi verso un complessivo ammodernamento dell'ente, poi, purtroppo, si sono verificati i tragici fatti che conosciamo.

Poc'anzi, comunque, l'ingegner Gualano ha fatto un'affermazione che ritengo abbastanza grave, ammettendo la confusione di responsabilità e competenze tra i diversi soggetti che operano nel settore. Tale aspetto è peraltro evidente, perché in tutti i documenti che ci sono stati consegnati in questi mesi vi è un rinvio costante all'una o all'altra parte: l'ENAC, nelle pagine della sua relazione, rinvia costantemente all'ENAV ed anche nei documenti che sono stati consegnati nel corso delle precedenti audizioni vi è un costante rinvio di tale

genere. A questo punto, la domanda che sorge spontanea è la seguente: visto che è la stessa ENAV ad ammettere una confusione di competenze nel settore, cosa avete fatto per eliminare tale confusione, o comunque per sollevare il problema?

Una seconda domanda riguarda la vostra situazione interna: nei mesi scorsi, è divenuto di pubblico dominio, in quanto ne ha parlato la stampa, la situazione di dissidio nell'organo amministrativo. Le chiedo quanto ciò abbia pesato complessivamente sull'attività e, in proposito, riprendo le richieste di delucidazione del senatore Fabris. Quali ripercussioni questa situazione ha dunque avuto sull'attività dell'ENAV?

La terza domanda concerne le professionalità, altro tema legato alla sicurezza. Quest'ultima è infatti il risultato di due elementi: da una parte gli apparati tecnologici, dall'altra parte le professionalità, che devono essere adeguate per far funzionare nel modo migliore possibile tutti i sistemi all'interno dell'azienda. Qual è la situazione in termini di professionalità all'interno dell'ENAV? Lei concorda con le affermazioni, che sono state fatte anche nei mesi scorsi, in ordine alla scarsa professionalità degli addetti ai lavori? I criteri selettivi per le nuove assunzioni ed il reperimento di nuove risorse umane sono impostati esclusivamente sul requisito della professionalità?

GIORGIO PASETTO. Signor presidente, chiedo scusa per il fatto che ieri e l'altro ieri non ho potuto partecipare alle audizioni, per cui non sono in grado di porre domande in ragione delle indicazioni e valutazioni che sono state svolte in quella sede. Tuttavia, sulla base delle indicazioni di questa mattina, a mio avviso, emerge la funzionalità del lavoro che stiamo svolgendo: siamo partiti sostanzialmente da un evento tragico per ripercorrere poi, non tanto le responsabilità (al riguardo vi è un'inchiesta della magistratura e un'inchiesta amministrativa, di cui non conosciamo gli esiti), quanto lo stato di fatto al

fine di giungere ad utili indicazioni per un'eventuale (se ritenuta necessaria) modifica dell'attuale impianto.

A me pare che, proprio sulla base delle questioni poste in questa sede, siamo sostanzialmente di nuovo alla triangolazione principale. Abbiamo svolto diverse audizioni e, in realtà, lo snodo vero riguarda la gestione aeroportuale, l'ENAV e l'ENAC, a parte poi il corollario circostante di enti e responsabilità. Ho fatto tale premessa per porre la mia domanda e per svolgere io stesso una riflessione: l'impressione che l'Italia sia un paese omogeneo, dove tutti gli aeroporti sono uguali a quelli di Milano e Roma, è erronea in quanto, in realtà, il nostro paese è fortemente differenziato dal punto di vista delle strutture aeroportuali: si va, infatti, dagli aeroporti di Lampedusa e Pantelleria a quello di Malpensa. Considerato, allora, che nella fase conclusiva del nostro lavoro abbiamo bisogno di valutazioni generali sul piano della sicurezza, delle strutture, degli interventi, anche se mi rendo conto che deve esservi un rapporto tra redditività dell'aeroporto, investimenti, utenza, può fornirci valutazioni non limitate agli aeroporti principali, ma che si basino invece su una visione d'insieme, che comprenda i piccoli e medi aeroporti? Vi sono, per esempio, aeroporti a 50-60 chilometri l'uno dall'altro e ritengo si ponga anche un problema di riconsiderazione della localizzazione di alcune strutture aeroportuali.

Passando ad un'altra questione (abbastanza dirimente), lei ha accennato al fatto che, in realtà, il rapporto tra la gestione aeroportuale di Milano, l'ENAC e l'ENAV è all'interno di una convenzione che, con la trasformazione della convenzione stessa in gestione totale, è diventata norma di legge (mi pare che lei si riferisse al 1964). Le chiedo se può essere più preciso, perché si tratta di un aspetto incisivo (concordo con le osservazioni del presidente), non tanto per l'individuazione delle responsabilità, quanto per la confusione che può ingenerarsi. La rivisitazione dell'attuale situazione riguarda peraltro non soltanto i percorsi e le responsabilità, ma anche la legislazione che si è succeduta ed

accavallata, la quale fa indubbiamente registrare difficoltà. Se, quindi, ci potesse indicare con più esattezza (se non adesso, anche in un prossimo futuro) lo stato della normativa, sarebbe utile per il nostro lavoro al fine di individuare le modalità attraverso cui si è pervenuti ad una sovrapposizione di norme, con conseguente confusione di rapporti e responsabilità.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Signor presidente, rispondo subito sull'argomento, abbastanza importante, della funzione che ha l'ENAV nell'ambito ispettivo degli impianti di tutte le infrastrutture. Abbiamo una funzione di verifica, da considerare rispetto all'evento del 27 ottobre, cui si faceva riferimento: la decisione dell'ENAV, firmata dal direttore generale e dal direttore operativo, con il mio avallo, dato che, in realtà, a parte quanto si può dire all'esterno, abbiamo una struttura organizzata abbastanza bene.

La decisione è stata di declassificare sei aeroporti e al riguardo non vi è stata una corretta informazione da parte della stampa; in particolare, io ho avuto un avviso di garanzia, ben preciso, rispetto a tale questione, per interruzione di pubblico servizio. I fatti sono andati così: sapete che vi è un atto di indirizzo che è stato firmato dal ministro dei trasporti Burlando, per quanto riguarda le luci di pista, di avvicinamento (quello che viene chiamato *calvert* o albero di natale). Si tratta delle luci che consentono al pilota di individuare e favorire l'avvicinamento dell'aeroplano alla pista: l'atto di indirizzo, che è sostanzialmente legge sul piano giuridico, stabilisce che ogni aeroporto in condizioni per operare CAT2, CAT3, eccetera, deve avere un dispositivo di monitoraggio che sia in grado di segnalare al controllore, quindi in torre (torniamo sempre alla torre come punto centrale e nevralgico di tutto il sistema), immediatamente, con tempi che sono stati interpretati nell'ordine di grandezza di dieci secondi.

Il sistema, quindi, deve indicare che due luci contigue si sono guastate, o il 5

per cento, il 10 per cento (vi è tutta una casistica, nella quale non entro) ed il sistema deve funzionare, perché altrimenti può verificarsi un incidente. Se non si è in grado di informare immediatamente un pilota, che si sta avvicinando in condizioni di scarsa visibilità, che le luci della pista, o di avvicinamento, sono guaste, la situazione è di estrema pericolosità, come è ben comprensibile. Questo sistema, purtroppo, ha trovato nell'arco del tempo grosse difficoltà di realizzazione: vi sono aeroporti che impiegano per il segnale le fibre ottiche, altri i doppi telefonici, altri i cavi di alimentazione e quindi i tempi vanno...

PRESIDENTE. Ingegnere, mi scusi, lei ha parlato di dieci secondi, ma nella direttiva di Burlando non si prevedono i dieci secondi.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Mi riferisco al termine *immediately*, immediatamente...

PRESIDENTE. È lei che lo traduce in dieci secondi?

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Nella direttiva c'è scritto « immediatamente », di sicuro non è un minuto.

MAURO FABRIS. Ma chi ha detto dieci secondi? Li avete indicati voi?

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. No, vi sono state varie riunioni di ENAC e ENAV, alla fine l'interpretazione che è stata data è dell'ordine di grandezza di dieci secondi, anche perché, senatore Fabris, a Venezia hanno previsto dieci secondi, a Torino dieci secondi ed anche meno; quindi, sono sistemi realizzati.

MAURO FABRIS. Hanno anche fatto gli impianti in pochi mesi.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. A Roma erano dieci minuti, che evidentemente sono un tempo inaccettabile.

PRESIDENTE. La previsione dei dieci secondi è scritta da qualche parte?

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. No.

ILARIO FLORESTA. Ritengo che i dieci secondi siano scaturiti dal fatto che vi è un impianto velocizzato in certi aeroporti.

PRESIDENTE. Vorrei sapere se la previsione di dieci secondi è scritta in qualche documento.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. No, è un'interpretazione che è stata data dall'ENAV e dall'ENAC.

PRESIDENTE. Quindi, le società di gestione aeroportuale non hanno ricevuto una lettera in cui si indicano i dieci secondi; hanno ricevuto una lettera in cui si prevede che bisogna rispondere immediatamente. Le chiedo questo perché ieri Fossa, nel corso di una lunga audizione, ha detto che i dieci secondi comportano, per le società di gestione aeroportuale, investimenti di decine di miliardi; a parte i dieci secondi, l'intervento sulla pista, proprio per l'affollamento aereo, ha un'attesa, per la famosa lampadina, di una, due, tre ore. Quindi, i dieci secondi o il minuto non hanno alcun significato dal punto di vista tecnico, perché, comunque, la riparazione avviene in un arco di ore...

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. No...

PRESIDENTE. Le riferisco quanto ha detto Fossa.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Sì, ma è grave che venga detto questo.

PRESIDENTE. La differenza tra i dieci secondi e i tre, cinque, dieci minuti comporta un supplemento di spesa di qualche miliardo (addirittura, si è parlato di decine di miliardi). Le riferisco quanto è stato detto ieri, per l'esattezza, così ha tutta l'informazione necessaria per poter rispondere.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Mescolare i tempi di intervento per sostituire una lampada con i tempi di intervento che bisogna garantire per informare il pilota mi sembra veramente una grossolanità, e posso sostenerlo in qualsiasi sede!

PRESIDENTE. Non per informare il pilota, per riparare la lampadina.

LUIGI MARTINI. Questo è l'esempio più classico di come, se le autorità inquisiscono e puntano il dito sugli operatori, il sistema si difende; e lo fa a ragion veduta. Bene ha fatto l'ingegner Gualano a declassare gli aeroporti, anche se quelle luci ai piloti non servono in situazione di scarsa visibilità. Oggi, quando si atterra con visibilità in categoria 2 o 3, le luci del *carvet* neanche le vediamo, perché non sono tra i controlli che facciamo. L'ingegner Gualano, però, ha fatto benissimo, perché il sistema (l'ho detto anche ieri) è estremamente vulnerabile, se segue le regole. Il sistema in dinamica controllori di volo-piloti non può assolutamente seguire le regole: bisogna continuamente derogare alle regole per poter far funzionare il sistema. Bisogna che questo sia chiaro, altrimenti portiamo avanti una discussione sterile ed inutile. Se stigmatizziamo il fatto che le regole non siano state rispettate, possiamo cancellare il trasporto aereo nel nostro paese: è un assioma!

Dobbiamo allora capire se chi ha derogato alle regole ha ecceduto nella deroga: ieri, per esempio, ho contestato al presidente Fossa il fatto che dovesse partire un aereo per volta; non è vero, perché vi sono due tipi di visibilità, la RVR (*rayway visual range*), la visibilità sulla pista indicata da un trasmisometro che

misura la densità di goccioline d'acqua per metro cubo ad una certa distanza, misurata elettronicamente, quindi precisa e fornita attimo dopo attimo dal controllore al pilota, e la visibilità generale, che invece regola le movimentazioni degli aerei sul piazzale e sui raccordi, che invece è una rilevazione visiva con punti di riferimento. Sono due cose completamente diverse e l'aeroporto, quel giorno, lavorava in categoria 2 e si poteva andare senza l'ausilio del radar e del *follow me*, a meno che il pilota non lo richiedesse.

Se però analizziamo la legge e le regole, non ne veniamo più a capo.

MAURO FABRIS. A maggior ragione è valida la domanda del presidente Romani, che ha chiesto dove sia scritta la regola dei dieci secondi: dato che è una libera interpretazione dell'ENAV e di organismi tecnici, mi domando perché improvvisamente, il 27 ottobre, essendosi fino ad allora derogato (tutti conosciamo la direttiva Burlando), si sia intervenuti in un certo modo. La mia domanda è: perché lei, o l'ente che rappresenta, ha lasciato trascorrere anni prima di intervenire, con libera interpretazione, nonostante le continue deroghe alle regole? Improvvisamente, però, dopo la tragedia di Linate, si è comunicato che sei aeroporti italiani non erano più sicuri.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Mi permetta, senatore, lei sta sbagliando.

MAURO FABRIS. Mi faccia concludere: lei è abile nel non dare le risposte. Abbiamo posto una questione precisa e lei ci spiega una serie di cose per cui, alla fine, non risponde al presidente riguardo alla domanda: dove è scritta la previsione relativa ai dieci secondi? Mi sembra che non sia scritta da nessuna parte. Lei, però, sulla base della sua interpretazione del termine «immediatamente», che significherebbe dieci secondi, ha improvvisamente comunicato all'Alitalia, già prostrata per la tragedia di Linate, che sei aeroporti erano insicuri; dimenticando tra

l'altro (mi contraddica anche su questo, se può) che su due di questi aeroporti (se non ricordo male, Bologna e Pescara, o Bologna e Trieste, comunque sicuramente Bologna) la gestione delle luci è dell'ENAV. Infatti, la società che gestisce lo scalo bolognese vi ha mandato una lettera per richiamare la vostra attenzione e mettervi sull'avviso rispetto alla possibilità che veniate citati per danni, o comunque rispetto al fatto che la responsabilità dei danni che sta subendo il gestore deve essere attribuita a voi.

A queste domande, senza «portarci in giro per l'aia», ci vuole rispondere?

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Le rispondo in maniera precisa; mi scusi, senatore, lei non tiene conto di un fatto: prima di tutto, non ho tenuto io aperti questi aeroporti per anni, li ha tenuti aperti il ministro Burlando con una proroga e un atto di indirizzo. È chiaro?

MAURO FABRIS. Ma lei lo ha avallato?

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. No, mi dispiace, lei sta sbagliando.

MAURO FABRIS. Siamo però in una situazione in cui lei ha il potere di declassare gli aeroporti: questo potere lo ha avuto dopo la direttiva?

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Mi lasciate rispondere, per favore? Forse riesco a chiarire.

Non sono intervenuto fino al 27 ottobre, ma è intervenuto il ministro Burlando con una proroga dell'atto di indirizzo, che è sostanzialmente una legge; io non c'entro nulla. Il 27 ottobre, e non c'entra niente con l'incidente di Linate, è scaduto l'atto di indirizzo, che è una legge. Responsabilmente, allora, i miei collaboratori, in particolare il direttore generale, non avevano alternativa al declassare i sei aeroporti, compresi i due cui si è accennato.