

FABIO MARZOCCA, *Direttore generale dell'ENAV SpA*. Si trattava di comunicare ai direttori dei rispettivi aeroporti che l'atto di indirizzo era scaduto e che non era possibile applicare ulteriori proroghe; noi non abbiamo il potere di declassare l'aeroporto, potere che è del direttore dell'aeroporto, al quale noi comunichiamo qual è la situazione.

PIETRO TIDEI. Quindi, era un atto dovuto?

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Sì, sicuramente un atto dovuto, per il quale ho avuto un avviso di garanzia; ma sia ugualmente chiaro, lo dico senza timori, che se non avessi emanato quell'atto, avrei ricevuto un altro avviso di garanzia, e probabilmente anche qualcosa di più (ma questo è irrilevante). Comunque, mi sono trovato in mezzo tra un'interpretazione per la quale avrei interrotto un pubblico servizio ed un'altra interpretazione per la quale, se non intervenivo, ero in errore.

Non è stato facile: abbiamo chiesto al ministro di prevedere la proroga; vi è stata una riunione al ministero durante la quale il ministro mi ha pregato di andare a fondo sul problema e di valutare se vi fosse la possibilità di riclassificare gli aeroporti. Allora, con l'ausilio dell'università di Napoli, in tre giorni, abbiamo studiato la probabilità con la quale due luci, su mille di una pista, si possono rompere insieme (o dieci, venti o cinquanta luci); abbiamo valutato tutto il *record*, la traccia degli ultimi due anni di quante volte questo evento si fosse verificato e, anche sulla base di altre considerazioni, abbiamo ritenuto che questo evento fosse altamente improbabile (dieci alla meno diciassette). Confortati da tale valutazione tecnico-probabilistica, abbiamo proposto di prevedere una proroga per tre mesi, durante la quale bisognava cercare di mettersi a posto. Questo, infatti, era uno studio per tre mesi, e non poteva essere per tre anni, perché evidentemente la probabilità che si verificasse il fenomeno si sarebbe amplificata. Ci siamo detti, allora: per tre mesi

rischiamo e, quindi, con la mia firma questa volta, vi posso dire che ho fatto un atto che non ero autorizzato a fare; un procuratore della Repubblica, ma non dovrei dirlo qui, potrebbe infatti chiedermi perché ho firmato, visto che non ho il potere in base alla legge. Scusatemi se su questo argomento mi scaldo un po': comunque, il prossimo 1° febbraio scade la mia proroga di tre mesi.

Stiamo lavorando con le società di gestione, con le quali abbiamo svolto diverse riunioni, ed ho mandato una nota al ministro nella quale chiarisco che, secondo me, per sei mesi dobbiamo dare un'ulteriore proroga, perché probabilmente negli aeroporti, anche quelli gestiti da noi - Ronchi dei legionari e Bologna - ce la facciamo ad installare il sistema (giusto o sbagliato). Stiamo quindi chiedendo una proroga di sei mesi.

ILARIO FLORESTA. Una domanda rispetto a quanto il dottor Fossa ha detto ieri: lei ritiene veramente che sia necessario che l'avviso avvenga in dieci secondi? Che lei debba vederlo subito, bene, ma perché dieci secondi, se bisogna spendere dieci miliardi, mentre magari basterebbe un impianto per tre-quattro minuti? Un tempo di dieci secondi comporta impianti in fibra ottica, quindi con trasmissioni alla velocità della luce. La domanda, dunque, è la seguente: perché dieci secondi e non uno, due o tre minuti?

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Intanto, quando parliamo di decine di miliardi, dobbiamo stare attenti per non esagerare: l'impianto di Bologna, che è di nostra competenza, se non ricordo male, verrà a costare...

LUCIANO DI GIORGIO, *Responsabile dei servizi tecnici dell'ENAV*. Circa tre miliardi.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Quello di Ronchi dei legionari costerà circa 600 milioni.

MAURO FABRIS. Che tempo stimate per i lavori?

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Per la verità, se abbiamo una proroga a giugno, siccome in quel periodo, per fortuna, comincia il bel tempo, possiamo valutare che entro agosto tutti gli impianti italiani saranno adeguati rispetto ai dieci secondi.

MAURO FABRIS. Ma perché dieci secondi?

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Dieci, sei, tre...

PRESIDENTE. Abbiamo capito che è una decisione in base ad una interpretazione del termine *immediately*, che tuttavia non è scritta da nessuna parte: quindi, il declassamento è avvenuto sulla base di un'interpretazione del termine « immediatamente » (a parte la scadenza della direttiva) che, da un punto di vista tecnico, è stato valutato corrispondere a dieci secondi.

MAURO FABRIS. Per approfondire la questione ulteriormente, possiamo considerare che interventi con un valore dai 600 milioni ai 3 miliardi non sono eccessivi per alcune società di gestione, che hanno bisogno di 7-8 mesi per essere realizzarli. Ebbene, visto che non avete il potere di classificare, ma avete quello di avvisare i direttori, oltre che l'autorità politica, avete concesso proroghe per due anni e mezzo - tre anni, invece di far spendere due lire, come pure hanno fatto alcuni aeroporti (non a caso è stato citato quello di Venezia, che ha realizzato l'intervento in pochi mesi, in una delle condizioni più difficili dal punto di vista meteorologico); perché, con il potere che avete (non mi venga a dire che non lo avete), non lo avete chiesto prima?

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
LUIGI MARTINI

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Abbiamo tutta la documentazione, che le invierò, dalla

quale si evince che abbiamo svolto diverse riunioni, alle quali hanno partecipato i qui presenti dottor Di Giorgio e dottor Ciarriello insieme con le società di gestione (quindi, Aeroporti di Roma, SEA); nelle ultime riunioni (se non ricordo male, l'ultima è stata ad agosto), tutte le società di gestione, comprese le due società che gestiscono i lavori nei nostri due aeroporti, avevano garantito il rispetto dei tempi. Ho già dichiarato che forse vi è stata un po' di ingenuità da parte nostra nel non renderci conto che il lavoro non sarebbe stato completato entro il 27 ottobre, data di scadenza dell'atto di indirizzo. Quindi, le cose sono andate così: le quattro società di gestione, in sostanza, ci hanno dato informazioni non corrette (lo stesso i nostri due fornitori), per cui ci siamo trovati, alla fine, a dover chiedere una proroga all'ENAC. Il 26, o il 27, abbiamo cominciato a confrontarci con l'ENAC, che sembrava volesse dare la proroga, ma poi improvvisamente ha detto di no, per cui ci siamo trovati nell'impossibilità di concedere la proroga. Non so se ho risposto chiaramente...

MAURO FABRIS. È chiaro come vi muovete.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Se Aeroporti di Roma, ad agosto, ci dice che realizzerà l'impianto entro il 27 ottobre e poi non lo fa...

MAURO FABRIS. Vivete in aeroporto, vi renderete pur conto se vanno avanti o meno i lavori, ma è un altro discorso: comunque, non avevo dubbi che vi comportaste in questa maniera.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Cosa vuol dire?

MAURO FABRIS. È un mio giudizio, non devo spiegarlo a lei.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Io sto cercando di dire come stanno esattamente le cose.

PRESIDENTE. Ingegnere, può continuare a rispondere alle domande dei commissari?

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Un'altra domanda riguardava una valutazione del generale Fornasiero sul livello professionale dell'ENAV, quindi dei dirigenti e dei dipendenti; ricordo che questa valutazione è stata riportata da *Il Giornale* di Milano. Se non sbaglio, quando il generale Fornasiero ha fatto quella dichiarazione, era stato nominato da poco superispettore; non mi risulta che egli abbia avuto riunioni ufficiali con l'ENAV, né mi risulta che abbia ricevuto documentazione da parte dell'ENAV. Non è stata fatta alcuna richiesta di atti, documenti, piani, programmi da parte del generale Fornasiero all'ENAV: a me di sicuro no e mi risulta a nessun altro.

Il generale Fornasiero mi aveva chiesto solo di dargli un funzionario per poterlo aiutare nella sua attività: questo funzionario non gli venne dato fino alla sua dichiarazione. Ritengo, quindi, che quella dichiarazione non sia basata su dati di fatto: quando si parla male dell'ENAV, quando si dice che non siamo dei professionisti, chiedo cortesemente i dati. Siamo a disposizione per dare tutti i dati che volete, sui bilanci, sulle assunzioni, sui comportamenti, sulla qualità del servizio, sulle verifiche che effettuiamo; è però gratuita l'affermazione del generale Fornasiero alla stampa. Non sto difendendo l'azienda, sto difendendo una metodologia rispetto al sistema, che ormai è diventato comune, di « sparare » sull'ENAV. Ho addirittura letto su un giornale che l'incidente di Linate potrebbe essere stato causato dal fatto che il consiglio di amministrazione precedente a quello attuale ha devoluto risorse finanziarie (secondo quanto poi ho verificato, 60-70 milioni) in omaggi, eccetera. Direi che abbiamo bisogno di volare un po' più alto...

MAURO FABRIS. Più sicuri, soprattutto!

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Certo, più sicuri, d'accordo, senatore: ci stiamo lavorando.

Non mi risulta, quindi, che il generale Fornasiero abbia avuto dati, elementi, cifre da parte dell'ENAV: ritengo dunque assolutamente gratuita la sua valutazione. L'azienda è comunque a disposizione di tutti per fornire tutti gli elementi necessari sulla sicurezza, gli investimenti, le assunzioni, eccetera: penso di avere risposto alla domanda. Non so sulla base di quali elementi sia stata effettuata quella dichiarazione: tra l'altro, il generale Fornasiero è stato Capo di stato maggiore dell'aeronautica e non ha mai avuto contatti con l'ENAV, almeno nel periodo in cui ci sono stato io.

FABIO MARZOCCA, *Direttore generale dell'ENAV SpA*. Un particolare importante è che l'anno scorso, in questa stessa Commissione, sono venuti i rappresentanti di Eurocontrol, nell'ambito di un'altra indagine che si stava svolgendo (ho letto i verbali di quell'incontro); ebbene, Eurocontrol ebbe parole molto importanti verso la professionalità dei nostri controllori, funzionari e dirigenti. Eurocontrol è l'agenzia europea per la sicurezza del volo e credo sia più titolata, senza nulla togliere al generale Fornasiero.

ILARIO FLORESTA. Avvenne con riferimento al conflitto in Jugoslavia.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Comunque, abbiamo preso la decisione di incaricare la commissione di Eurocontrol di venire in Italia per fare una relazione sulla qualità e sull'organizzazione dell'ENAV, a livello sia centrale sia territoriale; quando questa relazione sarà completata, sarà resa nota e saremo in grado di discutere su argomenti e dati certi.

Per quanto riguarda il problema della qualità del servizio che diamo, il dottor Ciarniello può dare qualche risposta.

SANTINO CIARNIELLO, *Responsabile servizi traffico aereo dell'ENAV SpA*. Ritengo di non dover aggiungere molto a quanto è stato detto, però vorrei dare un'indicazione di questo tipo: per quanto

riguarda il nostro personale addetto alle torri di controllo e alle sale di controllo, abbiamo una formazione molto approfondita, che va da un anno per la formazione iniziale fino a cinque-sei anni per i profili più bassi (i controllori di torre e i controllori radar di regione). Abbiamo una formazione costante del nostro personale, che viene continuamente seguito su tutti gli impianti. Quindi, in proposito, rispetto alla sicurezza, vorrei assicurare, e fornire un dato: in occasione della guerra che è stata ricordata, ci siamo ritrovati in una situazione nella quale, da un giorno all'altro, abbiamo dovuto aumentare la nostra produttività del 30 per cento (il traffico aereo in Italia è aumentato del 30 per cento a causa della chiusura degli spazi aerei iugoslavi); a ciò si aggiungevano le missioni militari, che non venivano conteggiate ma che comunque passavano attraverso lo spazio aereo italiano. Credo che in quell'occasione (il rappresentante di Eurocontrol l'ha detto in maniera molto chiara) l'ENAV e il suo personale abbiano dimostrato una professionalità molto alta ed abbiano garantito la sicurezza di tutte le operazioni.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE PAOLO ROMANI

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Per quanto riguarda i tempi di realizzazione dei radar di terra, la storia del radar di Linate la conoscete: vi possiamo dare una relazione sintetica sui tempi, però forse vale la pena di spiegare cosa è successo di recente.

L'autorizzazione all'installazione del sistema ci è pervenuta da parte dell'ENAC nel luglio del 2000, mentre la sua attivazione è avvenuta praticamente un mese fa. Personalmente mi sto adoperando per rinnovare l'organizzazione aziendale; in proposito vorrei ricordare che abbiamo inserito nuove strutture predisposte alla verifica e al controllo dei progetti, e stiamo assumendo giovani per rinnovare il personale e il quadro dirigente dell'ENAV. Devo far presente che quando sono en-

trato all'ENAV non c'era un direttore finanziario, né i responsabili dei sistemi operativo e informatico, quindi abbiamo dovuto inserire nuove professionalità, mantenendo il più possibile quelle esistenti. Certamente il periodo tra il luglio del 2000 ed il gennaio del 2001 costituisce un tempo lungo e quindi, consci di questo fatto, nel futuro cercheremo di accelerare i tempi di realizzazione per i radar di terra, però tenete presente che c'è una serie di problemi relativi alla personalizzazione alle mappe degli aeroporti e del *software*, la cui soluzione porta via del tempo.

Ho chiesto ad un importante gruppo internazionale quanto tempo occorra, partendo da zero, per realizzare l'impianto radar, per esempio, di Venezia: la prima risposta è stata che servono tre anni. Noi riteniamo, tecnicamente, che una pianificazione opportuna possa consentire di realizzare tali impianti in 12-14 mesi: questi sono i tempi tecnici per realizzare i radar di terra.

ILARIO FLORESTA. Dottor Gualano, premesso che anch'io, se fossi stato nei suoi panni, avrei richiamato Eurocontrol per svolgere un'indagine conoscitiva sullo stato dell'arte, della qualità del servizio e quant'altro - perché a fronte di siffatti attacchi evidentemente ci si deve difendere -, le vorrei però chiedere quanto costerà il lavoro di questa commissione e in che tempi verrà svolto. Spero che non siano eccessivamente lunghi.

Inoltre le volevo chiedere, appena sarà disponibile la relazione conclusiva di tale commissione, di farmene avere una copia, per conoscere lo stato dell'arte e anche perché vorrei capire da dove traggono spunto certi attacchi indiscriminati, dato che sulla base di quanto detto da lei il generale Fornasiero ha fatto un'affermazione del tutto gratuita.

EUGENIO DUCA. Noi per primi abbiamo rimproverato il generale Fornasiero per quelle affermazioni gratuite che buttavano nell'insicurezza il paese intero; egli poi, in presenza del ministro, se non se le è rimangiate poco ci è mancato.

ILARIO FLORESTA. Ho semplicemente detto che io, in presenza di attacchi violenti come quelli che si sono verificati - l'abbiamo letto tutti sui giornali - credo che mi comporterei come si sta comportando l'ENAV. Vorrei, invece, che il dottor Gualano rispondesse alla mia domanda.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Esiste una direzione apposita dell'Eurocontrol che svolge questo tipo di attività, quindi vorrei tranquillizzarvi sul fatto che questo lavoro verrà fatto *no cost* da parte di Eurocontrol; dovremo solo pagare le spese vive di trasferta e altre spese analoghe; per questo ritengo che sia opportuno che venga fatto.

Per quanto riguarda i tempi, dipende dal livello a cui vogliamo arrivare. Noi volevamo partire subito con gli aeroporti più importanti, quindi con Malpensa, Fiumicino e Linate - i quattro centri di controllo - e poi arrivare a tutto il resto, però penso che in quattro o cinque mesi dovremo avere una relazione completa a costi molto contenuti.

EUGENIO DUCA. Dottor Gualano, vorrei che rispondesse alle domande, credo sufficientemente precise, che le ho rivolto. Glielo ricordo.

La prima riguardava il fatto che nel corso dell'audizione di ieri è emersa una scarsa collaborazione con la SEA da parte dell'ENAV su alcuni progetti di miglioramento. In secondo luogo, ho chiesto, in merito ai famosi S1, S2, S3, S4, se sia stato appurato se nella mappa consegnata al pilota e in quella dei controllori di volo questi *stop* figurassero o meno. Le ho chiesto, inoltre, chi provvede alla stampa della mappa aeroportuale.

Abbiamo anche saputo della prassi sulla cosiddetta scorciatoia e anche in questo caso le ho rivolto una domanda molto precisa, sulla base di quanto era emerso nell'audizione di ieri. Ora, non è che l'uso della scorciatoia sia illegale; anche in autostrada, quando ci sono lavori in corso opportunamente segnalati e preavvertiti, andiamo a volte nella corsia opposta, così come i treni camminano nel

binario cosiddetto illegale quando non funziona quello legale, tutto sulla base di procedure. Ma è vero che, nonostante si usi la scorciatoia, il dialogo tra pilota e controllore rimane quello utilizzato per la via ordinaria? Conseguenzialmente, le ho chiesto se c'è un servizio interno di vigilanza che controlla *a posteriori* i colloqui e se c'è un rilievo da parte degli organi ispettivi.

Infine le ho domandato che fine facciano le raccomandazioni che invia l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo: vengono approfondite oppure cestinate insieme a tante altre carte?

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Il riferimento alla scarsa collaborazione che hanno fatto Fossa e il sindaco di Milano Albertini non corrisponde al vero.

Quando ricevetti l'incarico che adesso ricopro, andai personalmente a trovare Fossa per cercare di avviare un proficuo rapporto di collaborazione su Malpensa e Linate e in seguito a questo incontro ci sono state tre riunioni, proprio all'aeroporto di Linate. In proposito vi consegnerò un dossier ben preciso dei rapporti intercorsi, al fine di definire in modo adeguato la collaborazione tra ENAV e SEA su tutta l'attività del piazzale.

In secondo luogo - sono stato molte volte a Milano e ho parlato con Fossa - sia chiaro che nel mese di dicembre l'aeroporto di Linate doveva rimanere ancora chiuso; ci sono andato personalmente, ho fatto tutti i sopralluoghi sulla pista insieme alla polizia e abbiamo chiesto delle modifiche. Per quanto riguarda la collaborazione con Fossa, quindi, sono pronto a preparare una relazione dettagliata che smentisca le sue affermazioni.

Sull'argomento delle verifiche che noi facciamo a seguito dei rapporti dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, innanzitutto abbiamo una convenzione con essa e mi sembra che il presidente Franchi abbia sempre elogiato il rapporto di collaborazione esistente con il nostro

direttore della sicurezza; inoltre inviamo sempre e in tempi brevissimi tutte le informazioni sugli eventi.

Per quanto riguarda, infine, il trattamento delle informazioni che ci giungono dall'agenzia, passerei la parola al dottor Ciarniello.

SANTINO CIARNIELLO, *Responsabile dei servizi traffico aereo dell'ENAV SpA*. Le raccomandazioni di sicurezza dell'agenzia vengono ovviamente prese da noi in grande considerazione e, quindi, le processiamo immediatamente, provvedendo ad eseguire ciò che rientra nelle nostre competenze; questo è scontato.

Per quanto riguarda la raccomandazione di sicurezza inviata subito dopo l'incidente di Linate, che però è stata indirizzata - lo ricordo - all'ENAC e, quindi, di rimbalzo anche a noi, è stato chiuso il raccordo R6, che è ancora chiuso in entrambe le direzioni.

Se mi è consentito vorrei dare una risposta anche sulla questione della scorciatoia. Tutti i piloti quando sono in volo, se è possibile e le condizioni lo consentono, chiedono ovviamente di abbreviare la rotta - questo mi pare normale -; in questo senso si parla di scorciatoie. Spetta poi al controllore, ovviamente sulla base delle condizioni di traffico esistenti e delle rotte possibili, autorizzare le scorciatoie; si tratta quindi di una cosa normale, che non va contro la legge.

Tornando al discorso del famoso raccordo R6, che oggi è chiuso, tale raccordo era aperto e quindi non veniva usato in maniera illegittima, nel senso che se il pilota lo richiedeva ed era possibile, allora veniva ovviamente autorizzato.

Ricordo che il pilota del *Cessna*, quando è atterrato, ha chiesto al controllore se poteva, invece di andare a fondo pista e fare tutto il giro, fare un leggero *backtrack*, cioè fare un'inversione di rotta per prendere il raccordo R6 ed arrivare prima al parcheggio. Ovviamente il controllore gli ha detto di sì. Sono procedure normalissime: sia nelle fasi di volo sia in

quelle a terra ogniqualvolta è possibile agevolare la navigazione e il pilotaggio ovviamente lo facciamo.

FABIO MARZOCCA, *Direttore generale dell'ENAV SpA*. Vorrei solo dire che escludo assolutamente, al 100 per cento, il fatto che ciò possa avvenire sulla base di un colloquio diverso da quelle che sono le movimentazioni.

EUGENIO DUCA. Senza far finta, insomma.

FABIO MARZOCCA, *Direttore generale dell'ENAV SpA*. No, assolutamente: il pilota, in condizioni buone, con traffico scarso e visibilità ottima, chiede alla torre se è possibile poter abbreviare, dopodiché questa valuta la possibilità e lo autorizza o meno.

PRESIDENTE. Manca però la risposta sul documento in mano al controllore; l'onorevole Duca, infatti, ha chiesto se su questo documento c'è la segnalazione della scritta S4 oppure no.

FABIO MARZOCCA, *Direttore generale dell'ENAV SpA*. La documentazione viene pubblicata da noi, anche su indicazione del direttore dell'aeroporto che - questo lo volevo dire prima - è un'autorità riconosciuta dal codice della navigazione, e ci sono indicati i punti di attesa.

Nel corso di questi incontri ho sentito spesso che ci sono delle perplessità condivise su competenze e altre questioni. Le direzioni di aeroporto, ce lo ricorda anche l'ingegner Schiacchitano vicedirettore dell'ENAC, in una sua lettera del novembre scorso, « assumono un ruolo di sintesi delle esigenze espresse dai diversi soggetti operanti in ambito aeroportuale nei limiti delle rispettive competenze e, tramite i poteri conferiti dal codice, danno le conseguenti disposizioni vincolanti per detti soggetti ». Il direttore d'aeroporto è un'autorità quasi prefettizia.

EUGENIO DUCA. Non era questa la domanda; la domanda era: chi stampa le cartine ?

FABIO MARZOCCA, *Direttore generale dell'ENAV SpA*. Le stampiamo noi.

EUGENIO DUCA. Gli S1, S2, S3 ed S4 erano riportati sulle cartine in mano al controllore ?

SANTINO CIARNIELLO, *Responsabile dei servizi traffico aereo dell'ENAV SpA*. Nella cartina pubblicata nella AIP non c'era, riguardo alle cartine del controllore non posso pronunciarmi, perché sono state sequestrate dalla magistratura.

EUGENIO DUCA. Ma i controllori di volo di Milano Linate hanno delle mappe in cui S1, S2, S3 ed S4 sono indicati oppure no ? La domanda è molto semplice, la magistratura non c'entra in questo caso, è un parlamentare che le chiede se a Milano Linate coloro che operano in torre hanno indicato nella carta S1, S2, S3 ed S4.

SANTINO CIARNIELLO, *Responsabile dei servizi traffico aereo dell'ENAV SpA*. Sì.

PRESIDENTE. Lei sta dicendo che il controllore di volo aveva una cartina con la segnalazione di S4; quindi, quando manifesta perplessità e sembra non conoscere l'esistenza di questo S4, allora vuol dire che non ha guardato la cartina ?

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Siccome la domanda è importante, propongo di fare una ricerca specifica al termine della quale le saprò dire come erano le cartine quel giorno al momento dell'incidente, al di là di quella sequestrata, perché giustamente ce ne saranno delle altre.

MAURO FABRIS. Suppongo che oggi i controllori - e anche quel giorno - abbiano lavorato con le stesse carte.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Le risponderò in maniera precisa.

MAURO FABRIS. Presidente Gualano, poi non si arrabbi se vi accusiamo di improvvisare ogni tanto !

ILARIO FLORESTA. Io vorrei che si precisasse se questi S1, S2, S3 ed S4 sono segnalati nelle cartine adesso dopo che è avvenuto il fatto o se, invece, lo erano anche prima.

PRESIDENTE. Ho l'impressione che su questo punto, su cui mi sembra verta anche l'inchiesta della magistratura, ci sia una difficoltà di risposta da parte dei nostri ospiti.

Comunque, su questo punto che è determinante e discriminante rispetto a quello che è accaduto nel corso dell'incidente, oggi non otteniamo risposta; la otterremo, perché non penso che l'unica cartina esistente sia quella sequestrata dalla magistratura. Le cartine sono a disposizione di tutti; non penso che abbiano potuto sequestrare tutto.

È stato riferito un fatto importante e cioè che la cartina è pubblicata dall'ENAV, quindi se l'ENAV non avesse inserito le segnalazioni relative agli S1, S2, S3 ed S4 lo vedremo dalla documentazione che ci verrà portata oppure, comunque, risulteranno i motivi per cui non ha ritenuto di inserirle.

Anche questa mattina, in base alla documentazione che ci avete portato, mi sembra che siano apparse alcune contraddizioni rispetto a quanto, per esempio, afferma l'ENAC; quindi probabilmente la settimana prossima vi ascolteremo insieme, ENAC ed ENAV, e spero che in quella sede molti malintesi - laddove fossero solo malintesi -, contraddizioni, sovrapposizioni di competenze o non chiarezza rispetto alle competenze di ciascuno ente possano essere evidenziate. Suppongo che sarà un'occasione unica, sia per voi sia per l'ENAC, nella quale, in base alle domande dei nostri commissari, potrà essere fatta maggiore chiarezza.

ILARIO FLORESTA. Presidente, visto che SEA è un gestore totale e considerato che la convenzione ha forza di legge, lei

non ritiene che sia opportuna, in questo contraddittorio, anche la presenza del presidente della SEA ?

PRESIDENTE. Abbiamo già deciso la questione nell'ufficio di presidenza. Se poi riterremo, al termine dell'incontro con l'ENAC e l'ENAV, che ci sia bisogno di un ulteriore incontro anche con i gestori totali aeroportuali potremo prevederlo; penso che sarà già ragionevolmente complesso l'incontro che si determinerà in quell'occasione. Facciamo quindi un passo per volta: mi pare che il Comitato stia lavorando bene, con serenità e pacatezza, ma anche evidenziando molti punti che sicuramente non funzionano nel sistema complessivo della sicurezza del volo.

Non vogliamo ricercare responsabilità, ma solamente capire per bocca degli stessi operatori, dei protagonisti e degli attori di questo sistema quali siano le contraddizioni e come intervenire successivamente per eliminarle.

PIETRO TIDEI. Mi scusi, presidente: non è che nel frattempo il Governo interviene con propri provvedimenti legislativi ?

PRESIDENTE. Ho già chiarito che si stanno concludendo i lavori della commissione Riggio, a cui ho chiesto di inviarci la relazione conclusiva. Ho saputo da alcuni colleghi che stanno per essere pubblicate sulla stampa le conclusioni: ovviamente, se il Governo deciderà di pubblicarle prima di averle consegnate al presidente di questo Comitato, non accetteremo la cosa serenamente.

PIETRO TIDEI. Se ciò dovesse avvenire saremmo indubbiamente in contrasto anche con i nostri propositi.

PRESIDENTE. Sicuramente, anche perché in questa sede sia il ministro Lunardi sia il consigliere Rizzo si erano espressi in senso difforme.

SANDRO GUALANO, Amministratore delegato dell'ENAV SpA. Se posso dare un contributo per fare chiarezza sulla que-

stione, vorrei dire che oggi sono stato invitato ad una riunione di quella commissione. Il presidente Riggio mi ha detto che, a seguito dell'incontro con tutti gli operatori, darà loro una settimana di tempo per fare pervenire alla commissione eventuali osservazioni. Quindi escludo che il documento conclusivo dei lavori della stessa esca oggi sulla stampa.

PRESIDENTE. Può darsi che si tratti solo di un incontro tecnico di verifica sulla relazione finale.

Ringrazio tutti gli intervenuti e dichiaro conclusa l'audizione.

Sospendo brevemente la seduta.

La seduta, sospesa alle 12.05, è ripresa alle 12.10.

Audizione di dirigenti preposti alle strutture del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti competenti in materia di trasporto aereo.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulla sicurezza del trasporto aereo, l'audizione di dirigenti preposti alle strutture del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti competenti in materia di trasporto aereo. Sono presenti il dottor Silvio Di Virgilio, capo dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo ed il comandante Cesare Arnaudo, dirigente generale del medesimo dipartimento.

Vorrei solamente anticipare ai nostri ospiti che siamo quasi alla conclusione dei lavori di questo Comitato paritetico e tutti i commissari — è inutile che ce lo nascondiamo — hanno notato delle contraddizioni emerse nel corso delle diverse audizioni. Come è stato giustamente ricordato da alcuni colleghi, lo spunto per la costituzione del Comitato paritetico per l'indagine conoscitiva sulla sicurezza del trasporto aereo è stato rappresentato dall'incidente di Linate; tuttavia, il nostro interesse non è capire esclusivamente ciò che è accaduto a Linate, ma far sì che la valutazione di quel tragico evento diventi

patrimonio di questo Comitato per comprendere quali siano le problematiche da risolvere, nella prospettiva di interventi normativi volti ad apportare soluzioni adeguate.

In tale contesto, vi chiediamo di svolgere una relazione ragionevolmente sintetica, che affronti il tema della sicurezza e ci aiuti ad individuare gli elementi di contraddizione, evitando di rifare, come è accaduto in alcune occasioni, la storia del comparto della sicurezza del trasporto aereo.

Do senz'altro la parola al dottor Di Virgilio.

SILVIO DI VIRGILIO, *Capo dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Leggerò un brevissimo documento che illustra, però, l'aspetto normativo-organizzativo del dipartimento. La presenza del sottoscritto non sarà, probabilmente, di assoluta utilità al Comitato in quanto la sua nomina è stata deliberata dal Consiglio dei ministri nella seduta del 20 dicembre scorso ed il decreto del Presidente della Repubblica è sottoposto all'esame degli organi controllo. Sicuramente utile è invece la presenza della dottor Arnaudo, direttore generale del dipartimento dell'aviazione civile (che si interessa del controllo, dell'indirizzo e della vigilanza) che vanta professionalità ed esperienza nel campo della sicurezza del trasporto aereo ed è, quindi, in grado di rispondere alle domande che i componenti il Comitato riterranno di formulare. Mi sia consentito peraltro, signor presidente, una breve esposizione ricostruttiva sotto il profilo normativo-organizzativo dei compiti affidati all'ex Ministero dei trasporti e della navigazione ed agli enti vigilati.

Fino al 1997-1998 (dico 1998 perché l'ENAC, come è noto, si è organizzata l'anno successivo) il Ministero dei trasporti - direzione generale dell'aviazione civile era competente per tutta l'attività di regolazione, certificazione, gestione, progettazione e quant'altro al di fuori della gestione di assistenza al volo attribuita all'ENAV fin dal 1981.

Dopo il 1997-1998, con l'istituzione dell'ENAC, la direzione generale dell'aviazione civile si trasforma in dipartimento dell'aviazione civile al quale l'articolo 2, comma 2 del decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250 (istitutivo dell'ENAC) attribuisce « (...) funzioni inerenti all'analisi del mercato del trasporto aereo, ai rapporti con le sedi internazionali ed al collegamento con la politica comunitaria, alla valutazione dei piani di investimento nel settore aeroportuale in relazione al volume complessivo del traffico aereo, nonché funzioni di supporto nel settore dell'aviazione civile, all'attività di indirizzo, vigilanza e controllo del Ministero dei trasporti e della navigazione e di inchiesta sui sinistri aeronautici nelle more dell'attuazione della direttiva comunitaria 94/56/CE (...) » (che ha dato luogo in seguito alla nascita dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo), mentre l'articolo 11 del decreto legislativo in esame attribuisce al ministro dei trasporti e della navigazione l'esercizio della vigilanza, indirizzo e controllo sull'attività dell'ENAC.

In conseguenza del mutato assetto istituzionale, si sono rese necessarie l'emanazione di un regolamento di organizzazione delle Ministero dei trasporti nel 1998 (decreto del Presidente della Repubblica del 24 aprile 1998, n. 202) e l'articolazione degli uffici mediante un decreto del ministro dei trasporti (decreto ministeriale 28 dicembre 1998, n. 148 T). Nel frattempo, l'ex direzione generale dell'aviazione civile si « svuota » del personale - tutto -, attratto dalla possibilità di maggiori guadagni transitando nei ruoli dell'istituto ENAC; il nuovo dipartimento dell'aviazione civile deve iniziare la sua attività con personale scarso e non qualificato, e non ha mai completato la pianta organica prevista in 120 dipendenti: la sua punta massima è intorno ai 70 dipendenti.

La lettura delle competenze attribuite al dipartimento dal decreto di organizzazione sembra travalicare quelle definite nel richiamato decreto legislativo n. 250 del 1997, e comunque dimostra l'esistenza di sovrapposizioni e duplicazione di fun-

zioni. Da tale contesto normativo scaturisce la necessità dell'emanazione di una direttiva del ministro, emanata il 22 luglio 1999, n. 87 T, di carattere « anche » interpretativo sulla ripartizione dei poteri e delle attribuzioni tra organo di governo, dipartimento dell'aviazione civile ed Ente nazionale per l'aviazione civile. La predetta direttiva trova una sua correzione attraverso l'emanazione di una seconda (direttiva del ministro del 9 marzo del 2000, n. 17 T), motivata dalla necessità di assicurare l'autonomia decisionale dell'ENAC e riportando al dettato normativo del decreto legislativo n. 250 del 1997, articolo 11 l'esercizio della vigilanza che viene svolta dal ministro con il supporto del dipartimento dell'aviazione civile.

L'ulteriore evoluzione normativa porta all'unificazione del Ministero dei trasporti e della navigazione con il Ministero dei lavori pubblici, dai quale nasce il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in concomitanza con l'attribuzione alle regioni di competenza e personale che in atto sta transitando alle regioni stesse. Si è perciò reso necessario procedere all'emanazione di un nuovo atto regolamentare (decreto del Presidente della Repubblica n. 177 del 2001) che ha previsto la soppressione del dipartimento aviazione civile, declassato a direzione generale dell'aviazione civile all'interno del nuovo dipartimento per il trasporto e la navigazione marittima ed aerea al capo del quale ho avuto l'onore di essere proposto dal signor ministro.

La necessità inderogabile di una riforma è di tutta evidenza. Il signor ministro ha affidato tale compito alla commissione presieduta dal professor Riggio, commissione che terrà conto, come affermato dal signor ministro dell'audizione dinanzi a questo Comitato, dei risultati dell'indagine conoscitiva e che consentirà di ridisegnare le competenze in modo univoco. Quali che saranno le competenze attribuite alla direzione generale dell'aviazione civile dopo la riforma, questa direzione farà sicuramente tesoro dei risultati cui perverrà questo Comitato.

PRESIDENTE. Mi perdoni, dottor Di Virgilio, ma, in buona sintesi, ci può dire di cosa vi occupate? Sostanzialmente, al di là della normativa, vi alzate la mattina alle 9, andate in ufficio e che fate...?

SILVIO DI VIRGILIO, *Capo dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo.* Per quanto mi riguarda, non sono ancora entrato nel pieno delle mie funzioni. Tra l'altro, non si è ancora proceduto alla nomina dei direttori generali di settore e quindi il vecchio dipartimento sta continuando ad andare avanti nelle persone del dottor Arnaudo, del dottor Salvi e del dottor Sansone, mentre io sto organizzando il nuovo dipartimento unificando le competenze marittime ed aeree nelle varie direzioni.

PRESIDENTE. E per quanto riguarda la sicurezza del trasporto aereo?

SILVIO DI VIRGILIO, *Capo dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo.* Credo sia più opportuno che sul tema specifico riferisca il dottor Arnaudo.

PRESIDENTE. D'accordo. Prego, dottor Arnaudo.

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo.* Sono l'attuale direttore generale del settore aereo per la parte CIV che, tra i vari compiti, aveva anche quello di indirizzo, vigilanza e controllo sulla sicurezza (avevamo proprio l'ufficio CIV3); abbiamo operato sorvegliando quanto veniva fatto sia dall'ENAC, sia dall'ENAV come compito preciso (*Commenti dei deputati Duca e La Starza*)... Prego (*Commenti dei deputati Duca e La Starza*)? Controllo, indirizzo e vigilanza degli enti da noi controllati; lo abbiamo effettuato in questi anni con atti che sono a disposizione degli onorevoli parlamentari. Quando vogliono...

Al di là di quanto previsto dalle norme vigenti, sono stato personalmente nominato nel 1999 dal ministro dei trasporti

pro tempore, il ministro Treu, presidente di una commissione sulla sicurezza aeroportuale. Con tale commissione abbiamo visitato gli aeroporti d'Italia, iniziando cioè un tipo di lavoro (poi vi dirò in seguito perché tale commissione è andata a scemare) e ne abbiamo visitati nove. Per ognuno di questi abbiamo quindi compilato delle schede, abbiamo fatto delle valutazioni e le abbiamo inviate al ministro; il ministro le ha mandate sia all'ENAV, sia all'ENAC affinché intervenissero, per quanto di loro competenza, su ciò che era stato segnalato: se volete, posso darvi la scheda di un aeroporto a caso per vedere come operavamo. Ciò non rientrava propriamente nei nostri compiti istituzionali, perché si trattava una azione ispettiva che avevamo intrapreso perché non le faceva nessuno ed allora ho proceduto personalmente con questa commissione.

Tale commissione era stata istituita con un decreto ministeriale, senza alcun onere a carico dello Stato nel 1999 ed in seguito i componenti di questa commissione sono passati all'ENAC, appena istituito (perché, giustamente, all'ENAC guadagnavano molto di più) ed alcuni consulenti a costo zero dopo più di un anno hanno iniziato...

PRESIDENTE. Comandante, mi perdoni. Noi ci troviamo di fronte ad una situazione nella quale i diversi enti preposti alla gestione degli aeroporti sono in contraddizione tra di loro: questo è un dato del problema ormai accertato. Vorrei capire voi cosa fate esattamente, non mi interessa chi lo faccia. Vorrei capire, in parole semplici...

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Parliamo della sicurezza ?

PRESIDENTE. Esatto. Come noi, vi sarete accorti che esiste una contraddizione fra le competenze dell'ENAC, dell'ENAV e quant'altro. Siete intervenuti su questo punto ? È un vostro compito ? Se non lo è, qual è il compito alternativo ? In

altre parole, quale è la funzione che vi assegnate, con tutte le contraddizioni che, giustamente, avete segnalato ?

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Per quanto riguarda la sicurezza, abbiamo fatto quanto detto prima: dovevo vedere, principalmente, che loro seguissero le direttive internazionali e le norme internazionali...

PRESIDENTE. Per « loro » intende ENAC ed ENAV ?

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Sì, l'ENAC e l'ENAV, e questo è quanto noi abbiamo fatto: dove loro non intervenivano, interveniamo con delle circolari e delle lettere. Quanto ho detto adesso è un di più che abbiamo fatto, perché conoscendo la situazione, grazie alla mia esperienza progressa...

PRESIDENTE. Non mi dica il di più: mi dica quello che, secondo lei, ordinariamente si deve fare.

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Devo dire che nei confronti degli enti noi non potevamo impartire indirizzi, perché con la direttiva ministeriale del 9 marzo del 2000, n. 17 T, ci è stata sottratta tale possibilità, che stavamo esercitando, tanto è vero che eravamo di supporto al ministro; tuttavia, nonostante questo provvedimento, abbiamo continuato: vi sono lettere con cui intervenivamo sia sull'ENAC, sia sull'ENAV se non rispettavano certe norme.

PRESIDENTE. Do ora la parola ai colleghi che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

GIORGIO PASETTO. Mi rendo conto dell'imbarazzo ed anche della legittima sollecitazione da parte del presidente perché in questa sede dobbiamo acquisire

elementi per trasformare in seguito, se ce la faremo e se saremo d'accordo, questo materiale in una proposta di carattere sostanzialmente legislativo. Infatti, da tutto ciò che è stato detto emerge l'assenza di qualsiasi tipo di coordinamento.

Quindi, più che porre una domanda, vorrei rivolgere una proposta al presidente. Infatti, a parte la nomina recente, ciò di cui avremmo sostanzialmente bisogno è capire ciò che può essere ricondotto in capo al Ministero perché credo (almeno nel modo con cui abbiamo ordinato i nostri lavori) che la vostra audizione sia arrivata alla fine perché ci aspettavamo e ci aspettiamo quasi un punto di sintesi - anzi, senza il « quasi » - su tutto ciò che si muove in questo settore.

Eviterò, quindi, di porre delle domande. Tuttavia, vorrei sapere se sia possibile acquisire una vostra memoria o delle osservazioni in ordine all'attuale situazione della sicurezza aerea e non soltanto degli aeroporti (perché la nostra indagine parte dalla situazione degli aeroporti ma riguarda sostanzialmente i problemi della sicurezza sul complesso), anche sulla base della documentazione che ritengo possa essere utile anche al ministero stesso.

L'unica domanda che mi sento di rivolgere è sostanzialmente questa: vorrei sapere se il dipartimento, allo stato attuale (tralasciando giudizi e commenti), sia in grado e possa essere in grado di esercitare le funzioni che l'ordinamento gli demanda. Lasciamo perdere la commissione Riggio, il generale Fornasiero e quant'altro: noi conosciamo lo Stato e ne conosciamo la sua struttura apicale e voi siete al vertice di tale livello apicale per quanto riguarda il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Da questo punto di vista, vorrei che ci faceste conoscere anche le eventuali osservazioni sulle circostanze che, di fatto, non determinano uno svolgimento adeguato di una funzione di controllo. Se non siete in grado di farlo questa mattina, vi chiedo se possiate farlo in seguito per iscritto perché - parliamoci chiaramente - credo che domandare di svolgere una funzione di controllo su enti che hanno una dotazione di attrezzature, strutture e

personale molto più forte sia come chiedere a qualcuno di fare una lotta contro chi ha le corazzate e le portaerei con la barca a vela!

ILARIO FLORESTA. Dottor Arnaudo, mi ricollego a quanto lei ha detto precedentemente. Ricordo perfettamente quando lei fu nominato dal ministro Treu ispettore per la sicurezza dei vari aeroporti. Lei ha affermato prima che poi le deduzioni della sua commissione sono andate man mano scemando. Ora, vorrei capire. Ricordo perfettamente che all'epoca si voleva commissariare l'ENAV; allora, ci spieghi - perché questo poi ritorna come esempio - come avete operato, che cosa avete fatto, che cosa avete prodotto e perché ci siete?

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Vorrei dire che sono stato presidente di due commissioni; una di queste è quella, già citata, relativa agli aeroporti, che avevo chiesto di rinnovare perché, come ho già detto, ha operato su nove aeroporti ed ha svolto un'indagine « a macchia di leopardo ». Infatti, abbiamo iniziato con Fiumicino e Ciampino (perché erano i più vicini, anche per motivi logistici), dando per scontato che la situazione al Nord fosse migliore rispetto ad nel Sud - supposizione che poi non si è rivelata granché vera -; abbiamo proseguito con Genova, Bologna, Catania, Palermo, Bari, Alghero e altri, per un totale di nove. Abbiamo prodotto delle schede - ne ho una qui, per esempio - che presentavamo al ministro, il quale le firmava e le indirizzava sia all'ENAC sia all'ENAV, dichiarando che la commissione aveva rilevato alcuni problemi ed invitando a darvi seguito.

Successivamente, effettuavamo un riscontro su quanto andavano facendo e su quello che l'ENAC o l'ENAV riferivano di aver fatto; se ciò non ci soddisfaceva, ribattevamo. Bene o male, gran parte di ciò che abbiamo detto è stato fatto (almeno così mi auguro che sia stato); poi, non avendo i mezzi per poter effettuare

ulteriori controlli, ci siamo fermati. Ora, dopo un anno-un anno e mezzo, il personale ed alcuni consulenti della commissione sono transitati all'ENAC (le tasse di imbarco, ad esempio, le pagavo io, tanto per dirne una) ed hanno deciso di lasciar perdere. Tuttavia, da quello che è stato rappresentato dall'ENAC, sono venute a conoscenza che adesso hanno istituito delle commissioni per l'ispezione degli aeroporti, cosa che noi, in tal senso, avevamo fatto prima.

Per quanto riguarda l'ENAV, si tratta di un'altra questione. Eravamo in tre, come lei ricorda benissimo, onorevole Floresta: il sottoscritto, il generale Capizzano - che conosceva il problema, avendo fatto la transizione dall'AAAVTAG - ed il comandante Racchetti, dotato di grande esperienza (quarant'anni di volo) e molto interessato ai temi della sicurezza. In tre, in agosto, sempre senza alcuna onere a carico dello Stato (pagavano la missione da dirigente agli altri due), abbiamo prodotto una relazione - che è a disposizione - nella quale abbiamo avanzato proposte e indicazioni per l'ENAV, relative addirittura agli aspetti dell'organico, a quelli tecnico-operativi ed a quelli organizzativi. Si trattava di una relazione abbastanza completa - ripeto, è a vostra disposizione - che abbiamo consegnato ma che non so quali effetti abbia prodotto...

ILARIO FLORESTA. Mai vista questa relazione...! Anzi, se potesse farmi avere una copia.....

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Certamente. Si tratta di una relazione molto completa nelle cui conclusioni suggerivamo cosa andava fatto. Ad esempio, tanto per ricongiungermi all'incidente di Linate, siccome quando siamo andati allora con la commissione a Linate c'era ancora il famoso radar che funzionava, mentre a Malpensa non c'era, noi avevamo scritto che un radar era necessario - già dal 1999 - per il monitoraggio degli aeromobili a bassa visibilità. Questo è scritto nella relazione che avevamo prodotto all'epoca.

GIULIO ANTONIO LA STARZA. Vorrei approfittare dell'esperienza del comandante Arnaudo per rivolgergli alcune domande. In primo luogo, vorrei sapere se la struttura attuale del dipartimento sia composta da dipendenti dell'ENAC o del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (quindi, regolarmente stipendiati) o se lavoriate ancora a titolo gratuito. Sempre avvalendomi della sua esperienza, vorrei domandarle se le risulta che nel mondo vi sia una regolamentazione o ente che dica che cosa un aeroporto deve avere o non avere per essere efficiente e funzionale e se noi italiani possiamo fare «presa» di questo insegnamento per poi attuarlo in Italia.

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Per quanto riguarda la parte specifica della prima domanda - che sarebbe poi il CIV3 -, le rispondo che si tratta di dipendenti non dell'ENAC ma del Ministero, impiegati presso il dipartimento della protezione civile, dove abbiamo un dirigente proveniente dalla motorizzazione (perché i dirigenti di prima fascia sono andati tutti all'ENAC): infatti, siamo rimasti per lungo tempo senza dirigenti. Inoltre, dei 120 dipendenti citati prima dal dottor Di Virgilio, il personale a regime conta circa 40 dipendenti e solamente adesso siamo arrivati a 65, mentre il decreto parlava di «specializzazioni»: noi siamo pieni di segretarie e di fattorini, ma siamo carenti in certi livelli. Io stesso ho dovuto affidare le mie direzioni a dei funzionari per mancanza di dirigenti. Adesso, i dirigenti ci sono: il dirigente preposto al dipartimento responsabile per la sicurezza viene dalla motorizzazione; si tratta di una persona molto intelligente, tanto è vero che, dopo otto mesi, l'ho mandato prima all'ENAC per fare un corso sullo JAA (sulla regolamentazione) ed in seguito presso l'Aeronautica militare per seguire un corso sulla sicurezza. Tuttavia, finché potevamo, supplivamo noi oppure un qualche amico consulente gratis, non pagato, che mi veniva a dare una mano: questo è il discorso.

Per quanto riguarda ciò che deve essere fatto negli aeroporti, vi sono gli Annessi 14 dell'ICAO che dobbiamo rispettare: è tutto scritto, non c'è niente da inventare. Quindi, non è vero che negli aeroporti non abbiamo sicurezza: guardate bene, non si può dire che non c'è sicurezza, perché altrimenti non faremo volare la gente! In ambito aeronautico, noi dobbiamo parlare del margine di sicurezza perché in aeronautica siamo abituati a fare prevenzione e sorveglianza (è quello che ci è rimasto).

Se mi concedete due minuti, vorrei fare una veloce panoramica. Innanzitutto, vorrei dire che di sicurezza ne hanno parlato tutti e se ne parla ormai da anni; tuttavia, un conto è parlare di sicurezza, un altro è farla. Penso che con le commissioni prima citate, per quanto abbiamo potuto, abbiamo prodotto sicurezza. Quindi, se voi andate in un aeroporto potete stare tranquilli: parliamo di margini di sicurezza, perché se l'aereo è molto più sicuro di altri è perché facciamo prevenzione, e la prevenzione significa elevare i nostri margini di sicurezza.

Nei nostri aeroporti questo margine si sta riducendo: non è vero che stiamo sotto i margini di sicurezza. Quando ero presidente della commissione degli aeroporti, per esempio, mi era stato riportato che a Fiumicino la famosa pista 16 ler — la pista principale — doveva essere rifatta già da due-tre anni. Per poterla rinnovare, avevano qualificato un raccordo con le loro radioassistenze, ma dei piloti avevano riportato che queste radioassistenze davano dei segnali sbagliati. Nessuno faceva niente: io, con la mia commissione, sono arrivato all'aeroporto di Fiumicino (sarà stato il 1999 o il 2000, non troppo tempo fa) ed ho visto che il *jumbo*, quando passava, « rullava », passava con l'ala sull'antenna del localizzatore: non erano state rispettate le famose « zone critiche » o « sensitive » (vi sono due deputati che comprendono benissimo questo linguaggio). Quindi, ogni aeromobile che passava vicino influenzava il segnale radio, e un comandante aveva detto: invece di atterrare su questa, stava atterrando sull'altra. Sono intervenuto ed ho fatto chiudere

quella pista e per tre mesi hanno dovuto « tombare » un ruscello che c'era, spostare tutto ed in seguito la pista è stata riaperta. Questo è un esempio che illustra ciò che facevamo.

GIULIO ANTONIO LA STARZA. La ringrazio, comandante: quindi, lei mi conferma che le regole sono già tutte scritte e che basterebbe applicarle e recepirle per avere in Italia margini di sicurezza molto ampi (ovviamente, se le regole stesse fossero rispettate).

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Certamente.

PRESIDENTE. Mi scusi, comandante, vorrei rivolgerle una domanda. Mi sembra che lei sia comandante dell'aviazione civile...

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Sì: lo sono stato per quarant'anni.

PRESIDENTE. Voi avete già detto — mi sembra con grande chiarezza — che anche i 70 dipendenti di cui potete disporre sono tutte persone non tecnicamente qualificate, come ricordava anche lei precedentemente. Vorrei allora rivolgerle un'altra domanda. Per quello che abbiamo compreso e ascoltato in questi giorni, negli aeroporti italiani l'ENAV afferma di non essere responsabile della segnaletica orizzontale e verticale; l'ENAC, invece, sostiene in un *telex* del 1995 che la responsabilità spetta all'ENAV. Da parte sua, la SEA afferma di non avere nessuna responsabilità, perché fa la segnaletica solamente su indicazione di uno degli enti preposti; nel contempo, questa mattina l'ENAV cerca di accreditare una tesi secondo la quale è l'ATA (la società « cugina » della SEA nell'aeroporto di Milano) responsabile della segnaletica orizzontale e del piazzale.

Non riusciamo a capire se sulle cartine in mano ai controllori di volo sia segnalato

correttamente quanto tracciato sulla pista; sta di fatto che il controllore quella mattina non conosceva l'esistenza sulla pista - sul famoso raccordo - di una scritta che invece c'era. Vi ho fatto questo esempio per dire: ma voi la conoscete questa situazione? Questo livello di conoscenza che abbiamo ormai acquisito è anche patrimonio di vostra conoscenza, oppure no?

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Cioè il riferimento che lei ha fatto adesso a Linate...?

PRESIDENTE. Adesso sto facendo riferimento a Linate, ma questa questione coinvolge tutti gli aeroporti italiani.

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Certo, certo...

PRESIDENTE. Qui siamo in presenza di un processo di deresponsabilizzazione rispetto alle competenze, dove ognuno cerca di addebitare all'altro una responsabilità che afferma di non appartenere a se stesso, tant'è che abbiamo un episodio preciso in base al quale possiamo desumere che tale processo di deresponsabilizzazione ha fatto in modo che nessuno fosse responsabile, e poi comunque è avvenuto l'incidente.

Le ho fatto questo esempio perché mi sembra importante - se vuole, è un esempio particolare - dal quale si desume che c'è una confusione spaventosa addirittura a livello di definizione delle competenze. Ora, queste confusioni tipiche - almeno per quanto abbiamo capito - degli aeroporti italiani rappresentano una problematica che vi appartiene, che avete verificato, che quotidianamente si scontra con la vostra sensibilità? Lei è anche un esperto: ha avuto percezione di questo? Poi può dirmi che non è riuscito ad intervenire perché non ha la struttura ed i mezzi per poterlo fare, ma, quanto meno a livello di conoscenza, tutto questo vi appartiene a livello di patrimonio oppure no?

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Se voi prendete visione delle schede dei nove aeroporti - mi ricollego a quanto ha detto lei, signor presidente - in quasi tutti gli aeroporti abbiamo riportato che la segnaletica verticale era assente: è tutto scritto già dal 1999. Quanto riportato in merito ad alcuni aeroporti non è che ciò sia contro la sicurezza: rientriamo sempre in quel famoso margine di sicurezza. Per quanto riguarda invece le responsabilità, nel 1982 o nel 1984, quando venne trasferito il patrimonio (ci fu l'AAAVTAG, le avranno detto tutto) tutta la responsabilità della segnaletica e degli aiuti diurni e notturni venne trasferita, relativamente a quelli a gestione parziale, alla competenza dell'ENAV. Per quanto riguarda, invece, le gestioni totali...

PRESIDENTE. Mi scusi, ma non mi interessa: lei mi deve dire se conosceva questa situazione di confusione...

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. No, signor presidente, che ci fosse confusione di competenze no, perché, come le dicevo, noi mandavamo...

PRESIDENTE. La storia che le ho ricostruito è una ricostruzione per lei inedita o già la conosceva?

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Vorrei spiegarvi bene. Come le ho detto, noi conoscevamo la situazione, come per esempio la mancanza della segnaletica verticale; la segnalavamo, tramite il ministro, sia all'ENAV sia all'ENAV, ognuno per la propria competenza: non entravamo nella competenza...

PRESIDENTE. Non le ho chiesto questo: le ho chiesto se è a sua conoscenza l'esistenza di un conflitto di competenze tra i diversi enti...

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Sì, senz'altro, certo che c'è.

PRESIDENTE. Questo le ho chiesto: non mi interessa sapere se lei era al corrente che vi fosse o non vi fosse quel certo segnale. In altre parole, la mia ricostruzione rappresenta una novità che lei apprende questa mattina o è, invece, un patrimonio già acquisito?

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. No, penso adesso che siamo anche intervenuti...

PRESIDENTE. Poi mi può dire anche che non siete stati nelle condizioni di intervenire, ma vorrei capire se almeno voi conosciate il risultato cui siamo arrivati dopo queste audizioni.

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Certamente, signor presidente, ed allora le dico che non si tratta di una questione di mancanza di norme, bensì di conoscenza delle norme. Quando c'è stato il trasferimento delle competenze (al riguardo, era stata istituita una commissione in cui erano presenti anche il generale Capizzano e l'ingegner Salvi), nel passare quello che era Aeronautica militare alle gestioni non totali, tutta la responsabilità venne trasferita all'ENAV, sia diurno, sia notturno. Per quanto riguarda invece la gestione totale, siccome era un bene (una qualcosa) che già aveva il gestore, in quanto gestore totale, allora si è raccomandato di trasferirlo all'ENAV, tanto è vero che a Genova (dico io intelligentemente) hanno trasferito tutto (le strisce, i carrelli) per regolamento all'ENAV; invece, nella SEA, a Fiumicino e a Ciampino, hanno tenuto loro la prerogativa per quanto riguarda la segnaletica...

PAOLO RICCIOTTI. Loro chi?

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Gli enti di gestione: Aeroporti di Roma e SEA... (*Commenti*). Certo che è stata assegnata! Se poi a Linate era un aeroporto che aveva due facce, una ad est e l'altra ad ovest, dove quella ad est si conosceva, quella ad ovest.....

PRESIDENTE. Mi scusi - non vorrei passare per il « pierino » di turno - ma non le sto chiedendo che cosa lei sappia della situazione degli aeroporti: le sto solamente chiedendo se conosceva la ricostruzione che abbiamo fatto - se vuole la rifaccio, se non sono riuscito a spiegarvi bene - in cui abbiamo verificato l'esistenza di un conflitto di competenze tra agli enti protagonisti ed attori della sicurezza: questo è un dato ormai sostanzialmente definitivo. Ripeto, chiedevo a lei - che sta sopra, che è terzo, *super partes*, suppongo - se il dipartimento è a conoscenza di questa drammatica situazione di conflitto: è questo che vorrei capire.

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Certo, certamente.

PRESIDENTE. Allora, se lei è a conoscenza, e quindi conferma che questa ricostruzione che le abbiamo fornito non rappresenta una novità, vorrei capire a questo punto che cosa è stato fatto per ridefinire tale assetto. Mi potrebbe anche rispondere che la normativa è insufficiente, oppure che la normativa stessa è talmente complicata che è impossibile definirla, oppure ancora che lei ha impartito indicazioni che non sono state osservate. Però mi dia una risposta: mi stava dicendo prima che lei sa che l'ENAV sostiene la sua incompetenza, l'ENAC che sostiene invece la sua competenza in base al documento del 1995 - che suppongo lei abbia in mano - giunto da un comandante pugliese...

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Sì...

PRESIDENTE. Dopodiché, la SEA sostiene di non essere coinvolta e l'ENAV risponde alla SEA che è una sua competenza. Ci sono cartine che non riproducono con esattezza quanto è scritto sugli aeroporti e c'è qualcun altro che dice: li pubblichiamo, ma non c'è scritto quello, perché non c'è una nostra competenza!

Mi scusi, ma questo è...

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Vorrei riuscire a dire... (*Commenti*). Mi spiace, non sto svicolando...

PRESIDENTE. Non voglio una spiegazione sul perché sia avvenuto: vorrei sapere se lei, come dirigente del Ministero o delle dipartimento, ne è a conoscenza...

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Signor presidente, solo oggi, dopo l'incidente, si è evidenziato questo « ballottaggio » di competenze, perché quando noi dicevamo qualcosa, un soggetto agiva in un verso e un altro... Non si è mai verificato prima un contenzioso sulla competenza, se fosse dell'ENAV, dell'ENAC o del gestore, perché non si sono mai verificati fatti del genere. Ogni volta che noi rilevavano qualcosa, veniva segnalato e loro lo facevano. Nessuno diceva non è compito mio, è suo! Non è mai accaduto prima, questo volevo dire.

PRESIDENTE. È importante quanto sta affermando.

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Dopo quanto è successo, tali contraddizioni sono uscite allo scoperto. A questo punto, a mio avviso, le responsabilità sono quelle; poi vi saranno altri che lo affermeranno in altre sedi. Ma che si fosse evidenziato il contenzioso tra i due enti, prima no, perché non ce ne era motivo: manca quello, fatelo...

PRESIDENTE. Quindi, il contenzioso è apparso dopo l'incidente di Linate?

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Certo, senz'altro.

EUGENIO DUCA. Ringrazio il dottor Di Virgilio ed il comandante Arnaudo per il loro contributo. Ritengo che la pur breve paginetta che il direttore ha letto dovrebbe indurre noi legislatori ad iniziare una verifica di ciò che abbiamo realizzato perché, in effetti, le domande che il presidente poneva trovano già una risposta — se ho capito bene — in quella brevissima comunicazione; peraltro, ritengo ugualmente utile anche la risposta fornita dal comandante Arnaudo.

Tuttavia, vorrei porre alcune domande. Lei ha chiarito una delle sovrapposizioni o delle contraddizioni che abbiamo compreso questa mattina, nel senso che laddove vi erano gestioni parziali, il Ministero ha affidato la competenza all'ENAV (all'epoca tramite Civilavia); nei trasporti a gestione totale privata, invece, la competenza è ufficialmente rimasta alle società di gestione con la raccomandazione di darla all'ENAV, se ho capito bene. Adesso, però, ieri siamo venuti in possesso di questo fax dove l'indirizzo di trasferire tutto all'ENAV appare più generale, più indeterminato (se magari vuole, può darvi un'occhiata); magari dove esistevano le gestioni totali non si scriveva. Non lo so, comunque ci può servire. Ora, ciò che vorrei chiedere al dottor Di Virgilio è se, in base al decreto, l'indirizzo e la vigilanza sul traffico aereo e sull'ENAV e sull'ENAC siano competenze precipue del ministro...

SILVIO DI VIRGILIO, *Capo dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Confermo.

EUGENIO DUCA. ...il quale dovrebbe esercitarle tramite questa « potente » struttura ministeriale, completamente decapitata dopo la trasformazione in ENAC.

GIORGIO PASETTO. Nonostante la difficoltà (mi sembra di capire dovuta anche alla carente strumentazione, alla perdita di competenza e quant'altro), è venuto fuori tuttavia un elemento indicativo. Mi rivolgo soprattutto al presidente, che giustamente ha insistito su un punto, cioè che non si evidenziano nettamente le responsabilità in questo circuito vizioso tra la SEA, l'ENAC e l'ENAV. Mi sembra però che il comandante, rispondendo, abbia sostanzialmente affermato che, nel passaggio dalla gestione parziale alla gestione totale, la responsabilità delle funzioni connesse alla viabilità luminosa ed a quella segnaletica (la segnaletica orizzontale) restava attribuita alla gestione aeroportuale.

Dal momento che tale elemento ci è stato fornito anche questa mattina, vale a dire che in base alla trasformazione di queste gestioni e all'assunzione per legge, di fatto, per quanto riguarda l'aeroporto di Linate questa competenza era in capo alla gestione aeroportuale. Le chiedo se possa confermarci questo dato.

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Queste sono esperienze vissute dall'ingegner Salvi, perché io sono entrato nell'amministrazione nel 1998 (*Commenti*). Il discorso è questo: è stato detto che quando è stato effettuato il passaggio della gestione totale, siccome sottrarre loro tutto quanto facevano prima sarebbe stato eccessivo, è stato lasciato così come era: lo riconfermo. Tuttavia, è stata prodotta una documentazione nella quale si raccomandava ai gestori totali di trasferire all'ENAV tale compito. Solo Genova l'ha fatto — c'è quindi un dato di fatto —, Milano no.

ILARIO FLORESTA. Mi scusi, generale: esiste questa raccomandazione, ma laddove tale raccomandazione non è stata seguita, lei che intervento successivo ha fatto? È proprio qui che si innesta l'equivoco, perché la raccomandazione non cambia la legge: la legge dispone che la segnaletica orizzontale e verticale negli aeroporti dove c'è una società di gestione

con gestione totale è della società stessa. Allora, si deve intervenire per legge per assegnare tale responsabilità all'ENAV o alle società di gestione: perché le raccomandazioni chi le accetta e chi no...! Allora, la domanda che le rivolgo è questa: visto che la SEA di Milano e gli Aeroporti di Roma non hanno accettato tale raccomandazione, lei cosa ha fatto? E la raccomandazione viene fatta perché lei ritiene sia più giusto che tale responsabilità sia attribuita all'ENAV o perché resti alle società di gestione?

Ecco, vorremmo capire questo anche perché adesso, dovendo andare a legiferare in materia di traffico aereo e quant'altro sulla base delle difficoltà che abbiamo riscontrato, vorremmo capire quale sia la strada migliore da seguire.

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Io non ho fatto nulla perché non conoscevo neanche l'esistenza di tale problema; ho già detto che siamo venuti a conoscenza del problema delle competenze dopo, perché questo « ballottaggio » prima non c'è mai stato.

PRESIDENTE. La risposta è chiara.

PAOLO RICCIOTTI. Mi scusi comandante, vorrei rivolgerle una domanda precisissima relativa ad una sua dichiarazione per comprendere questo annoso problema. Nel 1984 vi era questa disposizione di legge che dava indicazioni molto precise. In base a tale norma, l'ente preposto al controllo — in questo caso il vostro ente — mandava segnalazioni precise o all'ENAV o all'ENAC o all'ente concessorio, in questo caso i concessionari. Tuttavia, come desumiamo dalla sua interpretazione, lei, non avendo a monte una struttura di controllo reale, inviava un *input* senza avere un *feedback* di ritorno. In sintesi, se lei effettuava una verifica e ordinava di fare la segnaletica, mandava una lettera, ad esempio, al concessionario di Roma o di Milano. Aveva un'immediata risposta da loro? Oppure, conosceva perfettamente se

quell'atto di indirizzo che lei inviava veniva recepito? Perché proprio da qui si innesta, a mio avviso, il « macello » sul quale — inevitabilmente — nessuno ha la responsabilità.

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Noi non avevamo nessun contatto con gli enti di gestione (l'ENAC, in questo caso); li avevamo con l'ENAC o con l'ENAV. Vorrei rispondere alla sua domanda in modo molto chiaro, anche se prima mi è sfuggito qualcosa: comunque, al di là delle responsabilità dell'ENAC, del gestore o dell'ENAV, dal momento che l'ENAV è responsabile della movimentazione degli aeromobili in sicurezza (*gate to gate*, come si usa dire adesso), chiunque fosse « il responsabile », dovendo loro far muovere l'aeroplano in sicurezza, a mio avviso, hanno l'obbligo di controllare che tutto sia stato fatto. Ad esempio, se uso una macchina, devo controllare che vada bene; quindi, al di là di questo « ballottaggio », c'è il fatto che chi ha la responsabilità di movimentare l'aeromobile in sicurezza deve vedere egli stesso, al di là delle competenze. Se la competenza appartiene alla SEA, si deve controllare che la SEA lo abbia fatto.

PRESIDENTE. Compresi gli AVL, allora?

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Certamente: tutto, perché è responsabile della movimentazione. L'onorevole La Starza, che è stato del mestiere...

PRESIDENTE. Lei sa che questa mattina, invece, il dottor Gualano ha sostenuto che nella proposta dell'ENAV — che secondo loro dovrebbe risolvere il problema — c'è la richiesta di interessarsi degli AVL, stante il fatto che, sempre a loro avviso, non rientra nella loro competenza interessarsene oggi? Lei non ha nulla da dire su questa vicenda?

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Si tratta di una considerazione che mi sembrava giusto fare; e poi, non abbiamo... (*Commenti*). Al di là delle competenze — la documentazione sussiste, anche se non capisco cosa sia questo *telex* —, sta di fatto che se sono responsabile di una movimentazione di aeromobili in sicurezza, devo controllare che le cose siano fatte. Noi non avevamo dialogo, non potevamo. Se volete, vi posso lasciare la scheda relativa all'aeroporto di Palermo: se qualcuno è di Palermo, può leggerla, poi potrà prendere l'aeroplano tranquillamente! Come commissione di monitoraggio e di sicurezza abbiamo fatto una relazione sull'aeroporto di Palermo di tre pagine: se volete, le posso anche leggere...

PRESIDENTE. Ce la può lasciare, comandante.

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Questa relazione è seguita da una scheda tipica del lavoro della commissione; in seguito, veniva inviata al Ministero. Questa scheda relativa all'aeroporto di Palermo, ad esempio, datata 12 dicembre del 2000, è stata inviata alla dottor Alfredo Roma, all'avvocato Pierluigi Di Palma, all'ingegner Sandro Gualano, al dottor Fabrizio Marzocca e per conoscenza all'ingegner Bruno Salvi, perché questa era una commissione, anche se ero assegnato al dipartimento. In essa vi è scritto: « ...al fine di elevare il livello di sicurezza dello scalo di Palermo, si invitano le amministrazioni in indirizzo a voler intraprendere le necessarie azioni di competenza per la soluzione dei problemi evidenziati nella allegata relazione redatta dalla commissione di indagine sulla sicurezza operativa degli aeroporti italiani... ». In fondo, avevo aggiunto l'onorevole Luca Danese, perché che egli era stato incaricato prima dal ministro Treu e successivamente dal ministro Bersani ad occuparsi di queste tematiche. Inoltre, avevo aggiunto una sollecitazione in tal

senso a causa della riunione dei 160 Capi di Stato che si sarebbe svolta proprio Palermo nel periodo tra il 16 ed il 20 dicembre. Questo è un esempio.

PAOLO RICCIOTTI. Comandante, può inviare alla Commissione tutte le nove relazioni, con specifica per quelle relative agli aeroporti di Fiumicino e di Ciampino?

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo*. Sì, se volete: sono nove aeroporti, vi invierò tutte le relazioni della commissione, così come posso inviarvi quella dell'ENAV, che vi consiglio di leggere.

GIULIO ANTONIO LA STARZA. Desidero solamente ringraziare il comandante Arnaudo perché è stato un pilastro dell'Aviazione civile italiana e quindi ha sicuramente contribuito a migliorarla per quanto ha potuto. Abbiamo anche compreso che nel tempo le regole sono cambiate e che oggi abbiamo una sovrapposizione tale che nessuno può bene identificare le responsabilità di chi e di che cosa.

CESARE ARNAUDO, *Dirigente generale del dipartimento per la navigazione e il*

trasporto marittimo e aereo. Desideravo solamente aggiungere che sono stato convocato anche dalla commissione Riggio ed in quella sede ho detto che, per quello che potevo capire, vedevo in tutto questo la mancanza dello Stato. Abbiamo fatto quello che avremmo voluto fare, però i mezzi erano quelli che avevo a disposizione (me lo avete richiesto voi, mentre io non mi sono lamentato della scarsità di personale e mezzi). A mio avviso, in conclusione, sarebbe opportuna la presenza di un soggetto superiore, come in tutto il mondo: lo ritengo veramente molto importante soprattutto in Italia in questo momento.

PRESIDENTE. Ringrazio il dottor Di Virgilio ed il comandante Arnaudo per il contributo fornito e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 12.55.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la stampa
il 5 febbraio 2002.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

