

dell'aeroporto di Linate, se ben interpretato, sostanzialmente corrisponde al vero. Comunque tutto è migliorabile; ad esempio la situazione, in termini di personale, della direzione aeroportuale relativa all'aeroporto di Linate è costituita da 23 unità; inoltre, il direttore dell'aeroporto presidia la circoscrizione dove ha sede la struttura aeroportuale, comprensiva per esempio anche dell'aeroporto di Bresso (che si caratterizza per un'attività aeroportuale di aviazione generale estremamente importante) e, nello stesso tempo, è anche il referente dell'amministrazione per l'aeroporto di Montichiari. Come dicevo prima, vi sono 23 persone che operano all'interno della direzione aeroportuale di Linate; tuttavia, poiché il direttore dell'aeroporto deve garantire un presidio H24 dell'ufficio controllo traffico aereo, 10 di tali unità sono dedicate esclusivamente a svolgere il lavoro di tale ufficio, e non invece a svolgere il compito ispettivo.

In una situazione in cui vi sia una società di gestione totale esiste un'ipotesi di concessione traslativa di potestà pubbliche, da attivare in relazione all'effettuazione di verifiche: per esempio, nel caso di presenza di una buca nella pista; in questo caso occorrerà rivolgersi al direttore dell'aeroporto il quale, come titolare del potere di polizia, firma l'ordinanza di chiusura dell'aeroporto; tuttavia, la verifica della buca compete, nel caso di Linate, alla SEA concessionaria dell'aeroporto (concessione del 1962 effettuata con legge provvedimento). Naturalmente, nulla esclude che il direttore dell'aeroporto possa non limitarsi ad un ruolo passivo, potendo invece assumere - questo è quello che stiamo pensando di fare - anche un ruolo attivo, che comprenda la verifica programmata, in relazione ad *audit* specifici svolti da gente professionalmente capace; quindi, occorre ricollocare l'ENAC, all'interno delle infrastrutture aeroportuali, oltre che in un sistema di vigilanza passiva, anche in quello di vigilanza attiva. È evidente che se un direttore di aeroporto si accorge *de visu* - questo riguarda anche il caso di Verona - che un aeromobile ha le ali coperte di neve ma non interdice

l'operatività dell'aeroporto, e il fatto venga segnalato da un addetto al traffico aereo, leggi sarà condannato dal giudice per questa sua omissione. In tutto ciò gioca il fatto che lo Stato inteso trasferire una concessione; e la concessione, a sua volta, trasferisce anche potestà pubbliche che non presidiano solo l'aspetto commerciale dell'operatività aeroportuale, ma anche altre situazioni, alcune delle quali intestabili alla società di gestione dell'aeroporto, altre intestabili a soggetti diversi.

Il momento di coordinamento deve essere presieduto dall'autorità aeroportuale: c'è infatti una fase in cui i vari soggetti rappresentano una situazione di difformità e di conseguenza il direttore dell'aeroporto deve intervenire per garantire la sicurezza aeroportuale. Responsabilità vi sarebbe stata se, in occasione di un incontro di coordinamento, qualcuno avesse presentato una situazione in cui doveva essere interdetta l'operatività aeroportuale e il direttore dell'aeroporto non avesse conseguentemente agito; in quel caso vi sarebbe stata una responsabilità esclusiva. Diversa invece è la situazione verificatasi, ad esempio, all'aeroporto di Forlì, che abbiamo chiuso quando è stata segnalata la presenza di una recinzione non adeguata; in quel caso sicuramente non competeva al direttore dell'aeroporto verificare se la recinzione fosse o meno adeguata, ma alla polizia.

PAOLO BRUTTI. Ma competeva a tutti: c'è di mezzo la vita delle persone! Scherziamo?

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. Ma teniamo presente che l'aeroporto è presidiato da una complessità di soggetti: c'è la polizia...

PAOLO BRUTTI. È una totale burocratizzazione del sistema!

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. Per esempio, all'aeroporto di Fiumicino è presente, per la polizia, un questore. È impensabile che il direttore dell'aeroporto possa scavalcare la potestà

del questore su funzioni di competenza della polizia. Naturalmente poi il questore, in relazione ad un'eventuale necessità di interdizione dell'operatività aeroportuale, deve richiedere al direttore dell'aeroporto la chiusura dello stesso. Comunque, l'accertamento della difficoltà operativa compete alla struttura della polizia, tanto è vero che negli aeroporti non vengono inviati dei semplici soldati, bensì soggetti con poteri decisionali, come appunto il questore.

GIORGIO PANATTONI. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIORGIO PANATTONI. Credo che questa audizione sia di estrema importanza ai fini dell'acquisizione di elementi utili per lo svolgimento della nostra indagine conoscitiva; tuttavia credo che la stiamo svolgendo malissimo.

Proporrei di utilizzare il punto 9 della lista dei quesiti per illustrare come vorremmo che ci fossero fornite le risposte dai soggetti auditi oggi presenti. Ad esempio, a fronte del quesito contenuto nel punto 9, in cui è chiesto a chi spetti vigilare se i piani di emergenza aeroportuale emanati dai direttori di aeroporto rispondano ai requisiti stabiliti dalle normative internazionali, vorremmo una risposta molto diretta, di tipo affermativo o negativo o eventualmente che ci venga fatto presente che la domanda è stata mal formulata. Ci piacerebbe sapere, per esempio, se i direttori di aeroporto, sui piani di emergenza, hanno una responsabilità attiva o passiva. Possibile che dobbiamo sentirci dire che c'è l'auspicio di trasformare una responsabilità passiva in una responsabilità attiva, senza capire che questa è una rivoluzione culturale devastante, che porterebbe a cambiare gerarchie, rapporti, responsabilità, aziende e così via?

LUIGI MURATORI. Mi scusi, signor presidente, ma vorrei capire. Dal momento che stiamo parlando di metodo, le ricordo

che prima avevo tentato invano di intervenire per proporre delle osservazioni. Vorrei quindi capire a questo punto se il metodo è nuovamente cambiato.

PRESIDENTE. Vorrei far presente che non esistono regole fisse di riferimento.

Mi sembra di capire che sia emerso, da parte di alcuni commissari, uno stato di insoddisfazione rispetto alle risposte fornite dai soggetti auditi, che vengono ritenute insufficienti.

A questo punto, quindi, proporrei di continuare con la lista dei quesiti; eventualmente, dove possibile, su alcuni punti più specifici, potremmo cercare di ottenere risposte più puntuali o addirittura di tipo affermativo o negativo. Una volta esauriti tutti i quesiti, potremo eventualmente formulare altre domande di chiarimento.

A tal proposito, per sua informazione, ingegner Gualano, vorrei ricordarle che, in un altro passaggio del resoconto stenografico del 16 gennaio 2002, il presidente del Comitato paritetico chiede al direttore dell'aeroporto di Linate se fra le sue funzioni vi sia quella ispettiva e poi l'onorevole Duca gli chiede se viene informato quando si verifica un inconveniente, come ad esempio un guasto alle luci. Ad entrambe le domande, la risposta è: « no ».

Quindi, ingegner Gualano, il direttore dell'aeroporto di Linate afferma di non venire informato di un guasto alle luci.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Sicuramente, se c'è un guasto importante alle luci il direttore dell'aeroporto deve essere informato.

GIORGIO PANATTONI. Da chi?

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Da chi è responsabile delle luci.

GIORGIO PANATTONI. Chi è il responsabile delle luci?

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Questo dipende dal tipo di aeroporto. Se sono aeroporti a gestione non totale può essere per esempio l'ENAV e sono certo che il responsabile dell'aeroporto di Bologna, per fare un esempio, informa il direttore di quell'aeroporto.

GIORGIO PANATTONI. Deve farlo; non « sono certo che lo fa ».

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Certamente; deve farlo in modo assoluto. Personalmente, sono abituato a ragionare più in termini operativi che in punta di diritto.

Vorrei, comunque, riprendere quanto è stato detto prima, per offrire un contributo alla comprensione di ciò che avviene in un aeroporto. Il direttore dell'aeroporto di Lamezia Terme dice ai controllori di volo (quindi all'ENAV): « Con ciò non si intendono disconoscere le responsabilità della torre di controllo e le competenze nella gestione in assoluta, piena e incondizionata autonomia sotto l'aspetto operativo della movimentazione all'interno dell'area di manovra, ma si vuole inquadrarle e riportarle alla giusta misura e a un livello non certo paritetico a quello del direttore dell'aeroporto ».

Qui si fa capire che c'è il direttore dell'aeroporto e gli altri soggetti, i quali devono dare un contributo, anche se alla fine il responsabile è comunque il direttore dell'aeroporto.

Continuando: « Per pura esemplificazione, la competenza del controllore di torre nelle aree di manovra può essere equiparata a quella dell'addetto al traffico aereo sui piazzali e sulle restanti aree aeroportuali ». Quindi fa una gerarchia. In secondo luogo...

MAURO FABRIS. Ma non ci interessa quello che dice il direttore dell'aeroporto di Lamezia Terme. Ci interessa piuttosto che lei cominci a rispondere alle domande, possibilmente con dei « sì » e con dei « no ». Le interpretazioni del direttore dell'aeroporto di Lamezia Terme non ci

interessano, mentre ci interessa la normativa e ciò che voi fate per farla rispettare.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Ma questa è la normativa !

MAURO FABRIS. Mi scusi: l'interpretazione del direttore dell'aeroporto di Lamezia Terme è la normativa ?

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Sia l'uno che l'altro - statuisce il codice della navigazione - sono sottoposti alle disposizioni impartite in materia di traffico aereo dall'unica autorità riconosciuta in ambito aeroportuale, rappresentata dal direttore di aeroporto (sia ad aeroporto aperto, sia ad aeroporto chiuso), che pertanto ha competenza e responsabilità nei confronti della legge per l'intero sedime aeroportuale. Per me questa è la norma.

PRESIDENTE. Per ENAV, dunque, il direttore dell'aeroporto è competente e responsabile di tutto. Chiedo all'avvocato Di Palma se è d'accordo o meno con quanto detto dall'ingegner Gualano.

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. Non credo si possa rispondere in modo semplicemente affermativo o negativo in relazione a situazioni così complesse.

Ci sono momenti collegiali di determinazione di volontà: basta prendere ad esempio il caso di una giunta regionale dove, naturalmente, la decisione è collegiale. Nel caso di una proposta avanzata da un assessore...

PRESIDENTE. La prego, non ricorra a metafore complicate.

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. Ma è importante, signor presidente. L'assessore propone una delibera, l'intera giunta approva ed il presidente concorda; ho verificato che, in un caso del genere, se poi tale delibera non

è conforme alla legge chi ne paga le conseguenze è l'assessore, e non l'intera giunta.

PRESIDENTE. L'ingegner Gualano non ha parlato di assessori.

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. Attenzione! Nei momenti di coordinamento di responsabilità esiste l'idea che a livello collegiale ognuno debba esprimere una propria responsabilità esclusiva; si deve comprendere questo concetto che presidia il governo di un sistema aeroportuale. Quanto viene intestato al direttore dell'aeroporto è la titolarità...

PRESIDENTE. Avvocato Di Palma, l'ENAV le ha comunicato che il responsabile è il direttore dell'aeroporto; il direttore dell'aeroporto di Linate — che è un vostro dipendente — afferma che non ha alcun tipo di responsabilità. Vorremmo comprendere...

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. Il direttore di un aeroporto è il titolare del potere di polizia; naturalmente può o meno interdire l'attività aeroportuale. Se l'ENAV è competente ed ha un problema di luci, segnala che le luci sono in avaria al direttore dell'aeroporto e quest'ultimo interdice l'attività aeroportuale in quel momento.

GIORGIO PANATTONI. Ma la responsabilità di segnalare un guasto alle luci, e quindi gerarchicamente la responsabilità specifica evidenziatasi in questo Comitato, è di chi gestisce le luci e non del direttore dell'aeroporto...

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. Sicuramente sì! Ma se il direttore si accorge direttamente...

GIORGIO PANATTONI. Ma dimentichi questo « se »! Non facciamo le leggi con il « se »!

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. Chiaramente è responsabile...

GIORGIO PANATTONI. Quindi la responsabilità di dire che quel sistema non funziona sarebbe dell'ente che ha la responsabilità operativa e non del direttore dell'aeroporto, il quale, invece, ha il compito di intervenire operativamente tramite una sanzione (ad esempio chiudendo l'aeroporto o una singola pista) se gli giunge una segnalazione in merito dall'ente competente che lui giudica, sotto responsabilità dell'ente che la emette, essere in contrasto con la normativa applicativa. È così?

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. Sì.

GIORGIO PANATTONI. È così anche per l'ENAV? E se così è, allora il direttore dell'aeroporto di Lamezia Terme dice una stupidaggine!

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Perché?

GIORGIO PANATTONI. Perché dice ciò in un modo completamente diverso. Se si rilegge quel documento egli afferma esattamente l'opposto!

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. No, lui afferma che mantenendo l'autonomia del controllore di volo, l'autorità è il direttore.

GIORGIO PANATTONI. Ma dice: « Decido io »! E non è così!

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Mi scusi, se si guasta una luce, il controllore di volo, se la responsabilità è dell'ENAV, lo segnala al direttore dell'aeroporto, ed è quest'ultimo che deve emettere l'ordinanza. Questo è chiaro!

GIORGIO PANATTONI. Ma non c'è dubbio!

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. Vorrei precisare che ciò rientra nell'ambito di una discrezionalità

tecnica in relazione alla quale aggiungo che, naturalmente, se il direttore dell'aeroporto nota che lo scalo è al buio, a prescindere che ci sia o meno una segnalazione, deve chiudere lo scalo (*Commenti*).

GIORGIO PASETTO. Desidererei un risposta secca: chi ha il potere di chiudere le piste o l'aeroporto?

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Il direttore dell'aeroporto.

LUIGI MURATORI. Avevo annotato alcune domande da rivolgere...

PRESIDENTE. Mi scusi, ma vorremmo seguire il metodo proposto dall'onorevole Panattoni. Se vuole rivolgere domande su precedenti quesiti potrà farlo alla fine...

LUIGI MURATORI. Allora non parlerò mai!

PRESIDENTE. Giunti al nono quesito abbiamo adottato un metodo diverso da quello stabilito all'inizio dell'audizione.

LUIGI MURATORI. Ne prendo atto.

PRESIDENTE. Passiamo alla decima domanda. Si chiede a chi compete, ai sensi del contratto di programma stipulato tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'ENAV, il controllo circa l'operato dell'ENAV stesso; a questo riguardo, come si spieghi il contrasto tra quanto sostenuto dall'ENAC nella sua nota del 7 novembre 2001, secondo cui la vigilanza sull'ENAV spetterebbe al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, le dichiarazioni del presidente Roma nella audizione del 15 gennaio 2002 e quanto sostenuto dall'ENAV nella lettera del 4 dicembre 2001, che contesta tale affermazione.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Il dato oggettivo è che il contratto di programma e servizi tra Stato ed ENAV, che il sottoscritto ha firmato insieme al ministro delle infra-

strutture e dei trasporti nel 2000, è decaduto in quanto esisteva una precisa clausola (all'articolo 2) con la quale si stabiliva che, al momento della trasformazione da ente pubblico economico in società per azioni, il contratto di programma e servizi decadeva. Questo è un dato di fatto.

Il « controllore » dell'ENAV è il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per ciò che riguarda la parte operativa. Ad esempio se predisponiamo un piano triennale di investimenti, esso viene discusso innanzitutto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per gli aspetti tecnici relativi agli investimenti; in seguito tale piano deve essere anche approvato dall'azionista unico, che è il Ministero dell'economia e delle finanze. Pertanto, sul piano operativo siamo controllati dal Ministero delle infrastrutture dei trasporti, mentre l'azionista unico è il Ministero dell'economia e delle finanze; ciò sulla base della legge n.665 del 1996. Decaduto il contratto di programma e servizi è subentrata la legge n.665 del 1996 che oggi regola l'attività dell'ENAV. Già nel 2001 abbiamo interessato il gabinetto del ministro delle infrastrutture e dei trasporti per un nuovo contratto di programma. Di ciò ci siamo fatti promotori inviando tutta la documentazione ma, fino ad oggi, non stata ancora avviata una discussione per la conclusione del contratto di programma e pertanto, attualmente, vige la legge n.665 del 1996.

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. Su questo punto devo sottolineare che non conosco le relazioni tra ENAV e ministero; posso solo conoscere gli atti parlamentari e quant'altro.

Naturalmente anche noi riteniamo che la legge n.665 del 21 dicembre 1996 intesti al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la vigilanza sull'ente, inclusa quella sull'attuazione del piano di cui al comma 2. Quindi l'intestazione al ministro delle infrastrutture dei trasporti, e per esso poi al ministero così com'è strutturato dal decreto ministeriale n.148-T del 28 dicembre 1998, è di tutta evidenza.

Voglio però leggere quanto contenuto nella pagina 10 della relazione consegnata in occasione della scorsa audizione, relativa all'incidente di Linate. Vengono riportate le parole con cui, in un dibattito parlamentare, il sottosegretario ai trasporti *pro tempore* Luca Danese afferma che la trasformazione dell'ENAV in società per azioni determinerà il mutamento della natura giuridica dell'ente, ma comporterà la continuità dei rapporti giuridici esistenti in capo a quest'ultimo: pertanto, la nuova società sarà vincolata ai medesimi obblighi di natura pubblicistica esistenti in capo all'ente, come definiti nel contratto di servizio attualmente in vigore. Sebbene l'articolo 2 di tale contratto stabilisca la propria vigenza fino alla trasformazione dell'ENAV, il Governo ritiene di prorogare con decreto del ministro dei trasporti la validità del contratto in essere, fino al momento in cui l'assemblea degli azionisti della stessa società non definisca il contenuto di un nuovo contratto.

Dal dibattito parlamentare è evidente che particolare attenzione è inoltre dedicata alla definizione dei rapporti tra Governo e nuova società, eccetera. Vi è un parere motivato cui si lega il problema della vigenza del contratto di programma. Rispetto all'ENAV, il soggetto vigilante è il ministero con le strutture a ciò deputate.

PRESIDENTE. Colleghi, non credo che riusciremo ad esaurire oggi tutti i 17 quesiti posti. Data la complessità dei problemi che stiamo affrontando, potremmo ipotizzare un seguito dell'odierna audizione nella prossima settimana.

Tra l'altro, vi sono molti colleghi che desiderano intervenire su quanto è già stato affermato.

Potremmo dedicarci oggi a chiarire le perplessità sorte durante l'esame delle prime dieci questioni che abbiamo analizzato. Chiedo ai colleghi se intendono continuare la discussione oppure proseguire l'audizione nel corso della prossima settimana.

EUGENIO DUCA. Malgrado le insoddisfazioni emerse, stiamo procedendo in

modo spedito. Rileggere le risposte che oggi sono state fornite ci aiuterebbe a formulare le domande in una seconda fase. Propongo di esaurire la trattazione dei quesiti; se i nostri ospiti non fossero in grado di fornire alcune risposte, valuteremo la situazione ma, poiché gli argomenti sono molti, una ulteriore seduta potrebbe essere utile ad approfondire alcuni elementi tramite domande più precise, dopo avere letto il resoconto della seduta odierna.

PRESIDENTE. Mi sembra una proposta condivisibile. Esauriamo le domande contenute nel questionario e, nel corso di una prossima seduta, approfondiremo gli argomenti in base alle risposte oggi fornite.

LUIGI MURATORI. Non ho problemi ad intervenire la prossima volta. Mi domando se non sarebbe stato più semplice attendere risposte scritte alle domande che abbiamo formulato, in base alle quali avviare un dibattito.

PRESIDENTE. Mi pare che gli approfondimenti siano sufficienti.

Passerei alla domanda numero 12 (rimandando il quesito numero 11): « Quale sia la ragione della lunghezza dei tempi necessari in alcuni scali aeroportuali per la sostituzione di strumentazioni essenziali per la tutela della sicurezza del volo (ad esempio sostituzione del sistema di rilevazione del fenomeno del *windshear* a Palermo, la sostituzione del radar di terra a Milano Linate).

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
LUIGI MARTINI

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. La scorsa seduta abbiamo detto che gli impianti di controllo del volo sono complessi e coinvolgono tecnologie *hardware e software*; alcune volte le prestazioni hanno origine da investimenti ed impianti ancora a livello di ricerca operativa (non di ricerca e sviluppo, nel senso proprio).

Abbiamo un impianto ed una tecnologia definita sul piano operativo in termini di funzionamento meccanico o elettronico ma, in termini di prestazioni e di risultato, in fase di sviluppo. Distinguiamo i due casi; la scorsa volta abbiamo parlato di *windshear*, ed il dottor di Giorgio ha tracciato un quadro piuttosto chiaro; oggi non vorrei approfondire i dettagli. Vorrei fornire delle cifre: noi siamo attestati ad un livello di previsione del fenomeno del 65 per cento. In America sono intorno al 90 per cento perché, probabilmente, nel passato hanno investito maggiormente su questo tipo di impianto mentre in Italia abbiamo investito sui radar di avvicinamento. È in programma lo svolgimento delle sperimentazioni ed, in particolare, stiamo attendendo i risultati che verranno da tre impianti fondamentali (Palermo, Genova, Brindisi) sulla cui base cercheremo di tracciare il sistema definitivo. Nell'ambito del sistema dei radar di terra, ci eravamo impegnati a chiudere due impianti importanti, Linate e Malpensa, uno entro il 2001 e l'altro entro gennaio 2002, e siamo riusciti a mantenere il piano.

Sul tema del *windshear*, riteniamo di essere in grado di definire e realizzare i sistemi degli aeroporti - dove è dimostrata la necessità di tale sistema - entro il 2002. È un programma complesso: in questo caso il problema non è economico, di investimenti, ma riguarda la messa a punto di tecnologie e prestazioni, che speriamo di terminare entro il 2002. Per quanto riguarda i radar di terra, a Fiumicino funziona il vecchio sistema ed è in fase di completamento il nuovo; abbiamo ultimato quelli di Linate e Malpensa, è in fase di completamento Bologna, una parte della configurazione definitiva è installata a Venezia; stiamo avviando la gara per definire il sistema di Torino. Riteniamo che tutti gli impianti per i radar di terra saranno completati entro il 2002, anche quello di Torino, se saremo veloci nell'assegnazione dell'ordine. In sintesi, i problemi tecnologici ed impiantistici del *windshear* e dei radar di terra dovrebbero essere risolti nel corso di quest'anno.

MAURO FABRIS. Anche in questo caso la domanda era molto semplice e riguardava la ragione del ritardo dell'installazione. O il dottor Gualano ci risponde che non esiste nessuna lungaggine, perché la procedura è questa, oppure ci fornisce una spiegazione: non può rispondere che saranno pronti entro il 2002. I casi sono due: o il dottor Gualano non comprende il nostro lessico oppure noi non capiamo il suo.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Ho prima spiegato che si tratta di fatti complessi: onorevole Fabris, se vuole posso consegnarle una grande quantità di carte, spiegandole quali siano stati motivi dei ritardi nel caso dei radar di terra di Linate, che è un caso molto complesso. Ne rispondo dal 2001 in poi...

MAURO FABRIS. È sufficiente che lei ci spieghi che non ci sono lungaggini e che la prassi è questa.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Non posso dirlo.

MAURO FABRIS. Allora ci spieghi le lungaggini.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Parliamo del radar di terra?

MAURO FABRIS. Decida lei, a noi interessa il metodo.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
PAOLO ROMANI

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Le lungaggini riguardano i piani di investimento e di sviluppo perché sono tecnologie non completamente definite. Gli americani dicono di aver raggiunto il 90-95 per cento di previsione del fenomeno perché hanno investito maggiormente nel settore: hanno cominciato prima ad affrontare il pro-

blema, all'inizio degli anni novanta. Il nostro sistema non è oggi tecnologicamente all'avanguardia e lo stiamo rinnovando con l'introduzione di nuove parti. Questa è la situazione per quanto riguarda il *windshear*.

Nel caso del radar di terra, l'omologazione e l'accettazione da parte dell'ENAC è stata fornita nel luglio 2000 e l'installazione è stata completata tra marzo e aprile del 2001, mentre la messa a punto e l'attivazione di tutto il sistema è durata da marzo a gennaio.

Una mia valutazione di carattere generale è che dobbiamo oggi essere in grado di realizzare un radar di terra in un periodo dai dieci ai 12 mesi: questo è il limite che ci siamo posti. Quindi, la storia del radar è lunga perché è partita nel 1994, per quanto ne sono a conoscenza da quando sono responsabile di questa azienda; tale valutazione, tra l'altro, verrà effettuata dalla magistratura anche perché è un tema che viene discusso.

Forse si potevano accorciare un po' i tempi ma, come ho già detto l'altra volta, ho chiesto ad una primaria azienda internazionale quali siano i tempi di realizzazione di un impianto partendo da zero. La prima risposta è stata 3 anni. Noi riteniamo, d'ora in poi, di farlo in 12 mesi. Non so se ho risposto esaurientemente alle questioni poste.

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. La nostra risposta al problema delle lungaggini è al punto 13, dalla pagina 26 alla pagina 30 del documento che abbiamo consegnato durante l'ultima audizione sull'incidente di Linate, cui rimando integralmente. Per quanto riguarda invece il *windshear*, abbiamo una fitta corrispondenza con l'ENAV in relazione ad una sollecitazione critica dell'impiantistica definita. Naturalmente, uno dei problemi è costituito dal fatto che non conosciamo i piani industriali, vale a dire che non c'è una reciproca conoscenza delle attività che si pongono in essere, come ad esempio gli investimenti. Questa, probabilmente, è una segnalazione necessaria.

PRESIDENTE. Quindi, la ragione è la mancata conoscenza dei piani?

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. No, sul *windshear* ho fornito delle risposte rispetto a casi singoli.

PRESIDENTE. Passiamo alla domanda n. 13. Il Comitato chiede se si sia proceduto a porre rimedio alle numerose carenze individuate in molti rapporti dalla commissione di monitoraggio sulla sicurezza operativa aeroportuale fin dal 1999.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Per quanto di competenza dell'ENAV, stiamo provvedendo.

GIORGIO PANATTONI. Stiamo provvedendo? Dal 1999?

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Sono numerose!

MAURO FABRIS. Potete dirci cosa avete fatto?

SANTINO CIARNIELLO, *Responsabile servizi traffico aereo dell'ENAV SpA*. Le tematiche relative alle ispezioni compiute dal dipartimento erano molteplici, ma molte di queste sono state risolte — a parte il fatto che alcune di queste non riguardavano l'ENAV — e concernevano fondamentalmente il problema del controllo in volo, il cui limite attualmente è di un anno; si rimproverava che fossero troppo lenti. Quindi, tale problema è stato risolto.

Altre questioni riguardavano la segnaletica e gli AVL. Per quanto riguarda la segnaletica, come ricordava precedentemente l'ingegner Gualano, c'è stato un equivoco; per quanto concerne gli AVL, invece, stiamo provvedendo, perché alcuni sono sotto contratto, e li stiamo completamente sostituendo.

MAURO FABRIS. Signor presidente, scusi, non ho capito cos'è avvenuto dal 1999.

PRESIDENTE. Non lo ha detto. Dottor Di Palma ?

MAURO FABRIS. La società degli aeroporti doveva sapere quali rapporti aveva sotto mano...

PRESIDENTE. Sentiamo la risposta del dottor Di Palma...

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Mi scusi, se vogliamo essere formali non è richiesto nella domanda; stia tranquillo, le manderò al più presto una nota, perché nella domanda non è chiesto cosa è avvenuto dal 1999 !

MAURO FABRIS. Ingegnere, ci sta prendendo in giro o cosa ?

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. No, non la sto prendendo in giro !

PRESIDENTE. Vi sono le schede di ispezione depositate e quindi...

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Lei mi ha fornito le domande ieri sera. Le assicuro che lo sforzo... Questa notte non ha dormito nessuno: siamo stati tutti in piedi, quindi non la sto prendendo in giro !

MAURO FABRIS. No, lei mi sta prendendo in giro perché...

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. No, lei non mi può dire che la sto prendendo in giro !

MAURO FABRIS. Le dico che ci sta prendendo in giro perché voi avete ricevuto delle segnalazioni sin dal 1999. Io ho solo chiesto, a memoria: mi può dire uno scalo dove siete intervenuti tra quelli segnalati nel 1999 ?

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. A memoria l'ha detto...

MAURO FABRIS. Gli AVL...

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Dottor Ciarniello, può essere più preciso, per favore ?

SANTINO CIARNIELLO, *Responsabile servizi traffico aereo dell'ENAV SpA*. Noi siamo intervenuti, ovviamente, sugli aeroporti che erano stati segnalati: ricordo che abbiamo visto quelli di Catania e di Palermo. Il resoconto che abbiamo ricevuto ieri sera si riferiva specificatamente a quello di Palermo, e si trattava di problemi non troppo grandi...

PRESIDENTE. Non penso che le schede le abbiate viste per la prima volta ieri sera...

SANTINO CIARNIELLO, *Responsabile servizi traffico aereo dell'ENAV SpA*. Certamente no.

PRESIDENTE. Quindi, suppongo che le abbiate in mano dal 1999.

SANTINO CIARNIELLO, *Responsabile servizi traffico aereo dell'ENAV SpA*. Le abbiamo certamente in mano dal 1999...

PRESIDENTE. Quindi si tratta di materiale sul quale immagino voi abbiate lavorato...

SANTINO CIARNIELLO, *Responsabile servizi traffico aereo dell'ENAV SpA*. Sicuramente sì. Se è consentito, però, potremmo portare, nella prossima occasione, il dettaglio di tutti gli interventi effettuati.

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. Sono stati fatti interventi importanti sugli aeroporti di Genova, Napoli, Malpensa, Fiumicino, Palermo, Bologna e Catania, naturalmente con diverse fasi di realizzazione; per esempio, quella relativa all'aeroporto di Catania è una fase di esecuzione di appalto, adesso in gara. Sugli aeroporti di Bologna, Genova e Napoli, invece, sono stati eseguiti dei lavori. C'è ancora altro da fare, naturalmente, ma

si è ricondotta la situazione all'operatività in sicurezza degli aeroporti segnalati. Vorrei segnalare che due di questi aeroporti sono scali militari aperti al traffico civile, quindi con una maggiore difficoltà di interlocuzione per la definizione degli interventi anche attraverso le autorità militari.

PRESIDENTE. È importante il fatto che vi siano stati degli avanzamenti dei lavori rispetto a quanto indicato nelle precedenti audizioni. Dottor Ciarniello, immagino che la risposta che ci fornirete riguarderà sia i siti nei quali si è intervenuti, sia lo stato di avanzamento dei lavori?

SANTINO CIARNIELLO, Responsabile servizi traffico aereo dell'ENAV SpA. Certamente sì.

PRESIDENTE. Passiamo alla domanda n. 14. Il Comitato chiede quale sia la titolarità patrimoniale e quale sia l'ente responsabile della localizzazione, della costruzione, del collaudo, della manutenzione e del controllo circa l'efficienza e la congruenza rispetto agli standard tecnici degli AVL e della segnaletica orizzontale e verticale negli aeroporti; a questo riguardo, come si spieghi il contrasto tra la lettera del direttore dell'allora direzione generale dell'aviazione civile del 23 maggio 1995 - la lettera, ricordo ai commissari, che ci ha portato il dottor Fusco -, confermata dalla lettera del capo di gabinetto dell'allora Ministero dei trasporti del 23 ottobre 1995, che afferma essere in capo all'AAAVTAG (la futura ENAV) la progettazione, realizzazione, manutenzione della suddetta segnaletica, e la lettera dell'amministratore delegato dell'ENAV del 4 dicembre 2001, che attribuisce all'ENAV solo attività di verifica tecnica di tipo documentale ed ispettiva sugli impianti AVL.

SANDRO GUALANO, Amministratore delegato dell'ENAV SpA. Il decreto del Presidente della Repubblica del 24 marzo 1981, n. 145 (allegato numero 30 al documento che è stato consegnato al Comi-

tato) recava l'ordinamento dell'azienda autonoma di assistenza al volo (AAAVTAG) e attribuiva a tale ente, all'articolo 3, primo comma, punto b) anche il compito di provvedere: «...al potenziamento, all'ammodernamento ed alla costruzione di impianti ed apparati di assistenza radio e visuale,» - è importante: visuale - «alla loro installazione, ivi comprese le acquisizioni di terreno e le opere demaniali e alla manutenzione anche in relazione allo sviluppo del traffico aereo...». Nel 1995 il capo di gabinetto del Ministero dei trasporti, basandosi proprio sulla formulazione di tale disposizione nella parte in cui faceva riferimento agli impianti e apparati di assistenza radiovisuale, e sulla circostanza che fosse stata trasferita all'AAAVTAG la proprietà della segnaletica diurna delle aree di manovra, aveva affermato che spettasse a tale ente anche la competenza in materia di tali aiuti visuali.

Vi sono tre aspetti fondamentali per i quali riteniamo non valido questo atto, nel senso che in realtà negli aeroporti di Linate e Malpensa la tesi del capo di gabinetto del Ministero dei trasporti non è stata mai seguita dalla SEA, la quale, avendo rivendicato, tra l'altro, la proprietà degli impianti visuali, che avrebbero dovuto essere trasferiti al patrimonio dell'AAAVTAG, ha sempre effettuato interventi di installazione, manutenzione, di ripristino, di rifacimento e di realizzazione di nuovi impianti sulle piste, sui piazzali e sui raccordi in relazione alla segnaletica diurna e notturna, sia verticale, sia orizzontale. Questo è un elemento molto chiaro.

Quindi, il comportamento delle aziende costituisce un dato di fatto, perché sussiste a suo fondamento una normativa, una convenzione. Andremo poi a vedere se, sul piano amministrativistico, un capo di gabinetto possa adottare un provvedimento non in linea con la legge. Si tratta quindi di un fatto comportamentale da parte della SEA. L'interpretazione del capo di gabinetto del Ministero dei trasporti è stata, fra l'altro, definitivamente superata dall'atto di indirizzo del ministro dei trasporti del 14 gennaio 1998 (allegato 21) il

quale, in maniera inequivocabile, in materia di aiuti visivi luminosi indicati nella tabella 8.1 dell'annesso 14 ICAO ha stabilito che lo svolgimento delle attribuzioni dell'ENAV, limitatamente ai beni la cui titolarità patrimoniale risulta tuttora controversa, potrà, in ogni caso, concretizzarsi in una verifica tecnica di tipo documentale nonché ispettiva. Quindi, in base a tale atto di indirizzo, è stato attribuito all'ENAV, per gli impianti la cui proprietà era controversa, il potere di verifica sia tecnica sia documentale limitatamente ai soli impianti aiuti visivi luminosi indicati nella tabella 8.1 allegato all'annesso 14 ICAO. ENAV, quindi, nell'aeroporto di Linate (dove la proprietà degli impianti AVL è controversa in quanto è stata rivendicata da SEA) può effettuare - in forza del citato atto di indirizzo del Ministero dei trasporti del 14 gennaio 1998 (allegato 21) - solo un'attività di verifica tecnica di tipo documentale nonché ispettiva sugli impianti AVL esistenti.

Tale attività di ENAV, secondo quanto disposto dall'atto di indirizzo in questione, è limitata agli impianti aiuti visivi luminosi indicati nella tabella 8.1, alla verifica dei soli sistemi di alimentazione elettrica, sistemi di controllo, sistema di monitoraggio del livello di funzionalità relativi agli impianti AVL di cui alla citata tabella 8.1. Dunque, non ci sembra corretto sostenere (come invece ha fatto l'ENAC a pagina 13 della già citata relazione « Incidente di Linate dell'8 ottobre 2001: aspetti giuridici e riferimenti normativi »- allegato 3) che la competenza dell'ENAV debba essere estesa a tutti gli aiuti visivi in ambito aeroportuale, inclusa la segnaletica diurna. Quanto detto è un dato di fatto perché riportato nella documentazione che abbiamo messo a disposizione del Comitato paritetico; pertanto, ritengo di aver fornito, per quanto ci riguarda, la risposta al quesito postoci.

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. Signor presidente, senza avere alcuna intenzione di entrare in polemica con quanto appena affermato dall'ingegner Gualano, debbo tuttavia regi-

strare che le posizioni rappresentate da ENAC e da ENAV sono diverse; tali posizioni fanno riferimento ad atti concludenti rispetto ai quali si è aggiunto anche il deposito, nella precedente audizione, a chiarimento della domanda posta al presidente Roma, del verbale del 21 marzo 1996; verbale indirizzato, dal direttore dell'epoca, ai vari soggetti aeroportuali compresa Alitalia e AUC, da cui risulta che, in relazione ai fatti di Linate, la proposta di intervento S1, S2, S3, S4 proviene da ENAV. Si tratta di una situazione complessa in cui c'è la necessità di un approfondimento di carattere giudiziario che coinvolga anche responsabilità di persone rispetto alle quali riteniamo valida la nostra posizione, suffragata anche da atti che, a nostro parere, sono concludenti, come ad esempio una lettera del capo di gabinetto.

Rispetto ai sistemi AVL esiste, anche qui, tutta una serie di corrispondenze - che metto a disposizione del Comitato - firmate dal capo di gabinetto, da cui si evince che l'incombenza dell'ENAV è esclusiva nella vigilanza di tutto quanto riguarda gli AVL; pertanto, la nostra posizione è precisa e suffragata da atti concludenti.

EUGENIO DUCA. Direttore Di Palma, dalla documentazione a nostra disposizione risulta che, nei punti numero 8, 9, 10, 11, 12, sia la SEA a fare tutto; e, spesso, la società di gestione degli aeroporti di Milano comunica più con l'ENAC che con l'ENAV.

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. Infatti, si tratta di un problema di esecuzione; tuttavia, se lei legge il verbale del 21 marzo del 1996, l'esecuzione e la manutenzione...

EUGENIO DUCA. Ho capito! Lei si riferisce a cose del 21 marzo del 1996, mentre io faccio riferimento a questioni relative agli anni 1999, 2000 e 2001, in cui emerge esattamente il contrario di quello che lei sostiene. Se fosse come dice lei, lei stesso avrebbe dovuto rispondere alla SEA

dicendo: perché scrivi a me? E perché non prendi ordini da ENAV? Invece, risulta che sia ENAC sia ENAV prendono ordini da SEA; come d'altronde risulta dal fatto che SEA svolge i lavori e stabilisce inoltre, nei casi di manutenzione, da e fino a che ora chiudere la pista.

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. Cerchiamo innanzitutto di comprendere che noi come ENAC abbiamo una visione...

EUGENIO DUCA. Mi sembra un po' strana questa sua visione!

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. Abbiamo una visione fino al momento dell'incidente; un approfondimento dei fatti concludenti che sono accaduti fino al giorno dell'incidente...

PRESIDENTE. Mi perdoni, direttore.

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. Siccome l'onorevole fa riferimento anche alla corrispondenza successiva...

PRESIDENTE. Sul problema delle luci, l'onorevole Martini, in qualche audizione precedente, ha affermato che: «Tanto i piloti le luci non le guardano»; però, è stato detto prima che se lo scalo aeroportuale rimane al buio, il direttore dell'aeroporto è obbligato a chiuderlo. Tralasciando Linate, in qualsiasi aeroporto italiano, in presenza di un conflitto assoluto e definitivo di competenze tra chi gestisce le luci e chi ne ha la responsabilità, mi chiedo se sia possibile che nel corso di questi anni voi non abbiate mai sentito l'esigenza di riunirvi e di chiedere al ministero che si facesse luce su un problema che per anni è rimasto irrisolto; un problema che, al di là di quanto sosteneva l'onorevole Martini, mi sembra sia di una certa rilevanza. Non credo che soltanto dopo l'incidente di Linate abbiate scoperto che ci sia un problema di questo tipo; in questi anni, che cosa accadeva ogni volta che esso si poneva?

PAOLO BRUTTI. Si vola in totale deroga ad ogni regola, perché se si rispettassero, ci si fermerebbe!

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Cercherò di spiegare; voi sapete tutti che esiste una convenzione molto chiara...

PRESIDENTE. Mi perdoni, ingegner Gualano; le ricordo che lei ha dichiarato: «Io ho visto il telex di cui si parla; c'è stato un direttore generale che ha mandato questo telex all'AAAVTAG; chissà a chi sarà arrivato, magari sarà finito in un cassetto di un funzionario. Probabilmente, nessuno ha risposto, ma non si tratta di un documento di carattere dispositivo come è invece la legge che ho ricordato».

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Sì. Si è trattato di una diatriba che è andata avanti, credo, per parecchio tempo e, ad un certo momento vi è stata una lettera precedente - che metterò a disposizione del Comitato - dove l'ENAV ha preso una posizione chiara: non è di nostra competenza! Poi c'è stata la lettera del capo di gabinetto, e quindi l'atto di indirizzo del ministro dei trasporti che ha fatto chiarezza in maniera inequivocabile. Che cosa è successo di fatto? C'è un accordo, un contratto, tra SEA e ATA, del quale queste cose risultano in maniera inequivocabile. Non voglio entrare nel merito di chi abbia la responsabilità o la competenza tra SEA e ATA; tuttavia, da tutta la documentazione che vi abbiamo fornito si evince che le attività in tema di segnaletica, orizzontale e verticale (mi riferisco al R6 di Linate) doveva essere fatta o da SEA o da ATA. Su questo aspetto non vi era alcun dubbio e, del resto proprio questo veniva fatto; abbiamo pacchi di *notam* con cui la SEA informava il direttore dell'aeroporto il quale poi, a sua volta, emetteva l'ordinanza che prevedeva che qualcuno - SEA o altri - avrebbe svolto dei lavori sul raccordo o sulla pista. L'ENAV non ha mai pagato una fattura per tali lavori; li ha svolti la SEA o chi per essa. Adesso, dopo l'inci-

dente, tutti vanno a cercare la documentazione per dimostrare di non avere alcuna responsabilità.

PRESIDENTE. Ingegnere Gualano, la domanda era un'altra. Avevo chiesto, tralasciando l'incidente accaduto a Linate, come vi eravate comportati negli anni passati, dato che il problema doveva essere, allo stesso modo, evidente; non penso che ci sia bisogno di un grosso incidente perché ci si accorga che esista al riguardo un conflitto di competenza.

SANDRO GUALANO, Amministratore delegato dell'ENAV SpA. Ma non c'era un conflitto di competenze, perché, come abbiamo detto, la responsabilità dell'esecuzione e della manutenzione, negli aeroporti a gestione totale, è del gestore; altrimenti cosa fa il gestore? Non c'è, pertanto, conflitto di competenze.

PIERLUIGI DI PALMA, Direttore generale dell'ENAC. La questione della segnaletica e della relativa competenza nasce in relazione ad un problema specifico, quello di Linate, dove può avere implicazioni sul piano della responsabilità penale.

Vi sono, invece, altre situazioni, riguardanti sedi aeroportuali diverse, in cui le soluzioni vengono comunque trovate. Infatti non accade mai che non si realizzi un segnale trincerandosi dietro una non competenza negli aeroporti, proprio perché si tende a trovare comunque una soluzione.

Nel caso dell'aeroporto di Linate, invece, occorre distinguere molto attentamente perché ne può derivare una responsabilità sul piano processuale. Gli atti concludenti indicano una esecuzione ed una manutenzione sicuramente attribuibile, in base alla concessione e agli atti stessi, alla concessionaria. Il problema riguarda piuttosto il controllo; questo coinvolge (in questo caso specifico sul quale ci giochiamo la responsabilità) sia l'ENAV sia l'ENAC. Vi sono atti concludenti in cui l'ENAV propone sostanzialmente di realizzare segnaletica ICAO diurna e notturna nei punti S1, S2, S3, S4 ed S5, intervenendo pertanto sull'ipotesi di inserire quel

tipo di segnaletica; in tal caso la proposta proviene dall'ENAV, tanto è vero che è stata sottoscritta soltanto dai titolari ENAV.

SANDRO GUALANO, Amministratore delegato dell'ENAV SpA. In che anno?

PIERLUIGI DI PALMA, Direttore generale dell'ENAC. Il 21 marzo 1996.

Perché il capo di gabinetto ha scritto quella lettera? Teniamo presente che il problema dell'impianto di siti luminosi non può essere disgiunto da un problema di segnaletica orizzontale e verticale, perché non è possibile che un soggetto si occupi della segnaletica verticale ed un altro di quella orizzontale. Proprio per questo si cerca di trovare un accordo; ciò perché la segnaletica sulle aree di manovra (aree di competenza dell'ENAV) rientra nella responsabilità dell'ENAV, mentre della segnaletica sui piazzali si occupa l'ENAC, in quanto la competenza su quell'area è inerente al rapporto tra ENAC e concessionario. Poiché la legge attribuisce una responsabilità sulle aree di manovra all'ENAV, il capo di gabinetto ritiene che in relazione alla necessità di trovare un'univocità di competenza, questa debba essere addebitata all'ENAV.

Nella realtà dei singoli aeroporti spesso accade che questa distinzione formalistica sulla competenza della segnaletica lasci il passo a soluzioni pratiche coinvolgenti entrambi i soggetti. Il problema, pertanto, non esplose fintanto che non si verificava una situazione, attorno alla quale si gioca una responsabilità. Oggi gran parte del processo riguardante la sciagura di Linate ruoterà attorno a tale problematica, ed ovviamente tutti si tirano indietro. Però è nostro interesse rassicurare questo Comitato paritetico che, con riferimento al «dopo» e al «prima» di tale sciagura, la situazione era ed è diversa; per fare un esempio, posso dire che ENAV ed ENAC tendono ad utilizzare, nelle lettere, una formula in cui si dice: non per competenza, ma per senso di responsabilità, lo facciamo noi.

Pertanto questa contrapposizione tra ENAV ed ENAC penso derivi in gran parte da questo momento processuale.

PRESIDENTE. Questo non accadeva prima dell'8 ottobre scorso?

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. Oggi nasce un problema, che poi probabilmente nel processo verrà pure accantonato, perché...

PRESIDENTE. Lasci stare il processo, vogliamo sapere cosa accade normalmente.

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. Se l'ENAV ci scrive dicendo che deve farlo l'ENAC, lo facciamo tranquillamente, e viceversa.

PRESIDENTE. Mi scusi, avvocato Di Palma, lei ha scritto, in un allegato già acquisito dal Comitato paritetico, che è competenza esclusiva dell'ENAV. Lo conferma o no?

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. Lo confermiamo con atti concludenti.

Volevo richiamare solamente gli atti, senza fare una discussione in questa sede.

EUGENIO DUCA. Mi scusi, ma c'è una convenzione, per gli aeroporti di Milano, in cui si dice che le competenze sono della SEA. Perché, quindi, lei insiste dicendo che ci sono altri atti concludenti? Esiste, infatti, una convenzione che regola i rapporti tra lo Stato e la SEA.

Abbiamo capito che poi lei abbia ricostruito la volontà politica di allora — che abbiamo sentito anche qui in Commissione nel corso di un'altra audizione —, cioè che vi sia stato un momento nel quale il ministero ha chiesto che tutta la responsabilità fosse affidata all'ENAV, così come però abbiamo capito che tutti hanno resistito, ad eccezione dell'aeroporto di Genova, che invece ha dato seguito all'indirizzo politico e ha ceduto i propri impianti ad ENAV. Nel caso di Milano c'è stata non

solo una resistenza, ma una negazione e nei fatti, applicando una convenzione — quindi non al di fuori delle regole —, si sono comportati da veri responsabili della vicenda, tant'è vero che per ogni iniziativa che essi assumono scrivono sia all'ENAV, sia all'ENAC e, in alcuni casi, anche alle loro sedi centrali.

A questo punto, mi sembra che fino alla data dell'8 ottobre i comportamenti siano stati regolari, perché facenti seguito ad una convenzione firmata che regola i rapporti fra lo Stato e il gestore totale.

Altro discorso, invece, riguarda i casi in cui non c'è il gestore totale, perché in tale ipotesi la responsabilità viene attribuita ad altri soggetti. Ma nel caso specifico degli aeroporti a gestione totale, tutti i gestori hanno mantenuto questa competenza, tranne il caso dell'aeroporto genovese, come ci ha detto il dottor Di Virgilio, capo dipartimento per la navigazione ed il trasporto marittimo e aereo.

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. Sugli impianti visivi luminosi o sulla segnaletica orizzontale e verticale?

EUGENIO DUCA. Sugli uni e sull'altra.

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. La materia è più complessa, perché un conto sono gli impianti visivi luminosi, altro conto è la segnaletica orizzontale e verticale. Si tratta, ovviamente, di una nostra posizione, seppur suffragata da atti, che riguarda oggi una situazione caratterizzata dal processo in corso. Ci sono, infatti, atti concludenti, come verbali di riunioni in cui la proposta della segnaletica da effettuare in un dato modo proviene da un certo soggetto.

A questo punto bisogna attendere la ricostruzione che darà eventualmente il giudice di questa vicenda.

GIUSEPPE MASSIMO FERRO. Se vogliamo veramente capire come stanno le cose, penso che dobbiamo tralasciare ciò che è accaduto all'aeroporto di Linate,

essendo materia sensibile e potendo perciò le relative risposte forse essere un po' condizionate.

Prendiamo ad esempio l'aeroporto di Roma Fiumicino, che è aeroporto a gestione totale, l'aeroporto di Napoli, che è aeroporto militare aperto al traffico civile autorizzato, a gestione parziale, e infine l'aeroporto di Catania, che è aeroporto civile a gestione parziale. Si tratta, pertanto, di tre tipologie differenti di aeroporto.

Allo stato attuale, in questi tre aeroporti, chiedo: a chi compete la responsabilità delle attività delle quali stiamo parlando?

GIORGIO PASETTO. Vorrei intervenire solamente per pregare i nostri ospiti di attenersi ai quesiti, senza analisi retrologiche, perché abbiamo già stabilito tutti insieme che oggi intendiamo esaurire questa parte, mentre gli approfondimenti li faremo in una seduta successiva.

Detto ciò, proporrei di lasciare da parte l'inchiesta della magistratura, che peraltro definisce aspetti di carattere penale e non di carattere amministrativo, non avendo aperto un'inchiesta sulle procedure, bensì sulle responsabilità della sciagura di Linate.

LUIGI MURATORI. Le responsabilità dipendono dalle procedure.

GIORGIO PASETTO. Ciò che voglio dire è di non scendere su questo terreno. Cerchiamo di rimanere su quello delle norme, che dovrebbero essere definite.

LUIGI MURATORI. L'onorevole Ferro ha rivolto una domanda molto calzante citando tre esempi cui non consegue una interpretazione ma un interrogativo concernente la catena di responsabilità. Per la risposta a quanto affermato dall'onorevole Ferro ritengo sia importante che il dottor Di Palma chiarisca meglio la situazione anche in relazione al responso della magistratura al processo di Verona - citato in precedenza - dove, anche sulla base di atti contabili e amministrativi, vi è stata la

definizione di una catena di responsabilità. Se si riuscisse a chiarire meglio questo passaggio, sarebbe utile per la comprensione anche di altri contesti.

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. Il processo di Verona, in questo caso, non ci aiuta, in quanto in quella occasione l'ENAV era estraneo all'incidente e quindi la catena di responsabilità riguardava il gestore, il direttore dell'aeroporto ed il vettore. Per quanto riguarda, invece, la domanda dell'onorevole Ferro, devo ribadire, per dovere di responsabilità e per permettere ai vari soggetti di potersi difendere davanti al giudice, che oggi noi...

PRESIDENTE. Non vi è nessun giudice che si occupi degli aeroporti che sono stati citati poc'anzi.

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. Sì, ma non è che la competenza...

PRESIDENTE. Avvocato, può rispondere alla domanda dell'onorevole Ferro senza perdersi in una sequela di premesse? La prego, risponda con precisione alla domanda.

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. Noi, il giorno successivo ai fatti di Linate, per competenza e per senso di responsabilità, abbiamo affermato di essere i soggetti che possono essere impegnati in merito alla segnaletica orizzontale e verticale; anche se, a mio avviso, il problema riguarda più gli AVL. Per ciò che attiene al periodo precedente ci troviamo nelle medesime condizioni: sussistono atti concludenti, da parte nostra, che richiedevano a tutte le direzioni circoscrizionali di notificare ad ENAV (ciò dovrebbe risalire al 1995) che per quanto riguarda la segnaletica orizzontale e verticale si doveva intendere responsabile l'ENAV.

PRESIDENTE. Quindi, per riassumere la sua risposta: prima dell'8 ottobre 2001

non vi siete occupati di questo problema; da quel giorno avete cominciato ad occuparvene per senso di responsabilità.

FABIO MARZOCCA, *Direttore generale dell'ENAV SpA*. Vorrei affrontare correttamente il tema degli altri aeroporti. Cito a memoria Venezia, Napoli, Torino...

GIUSEPPE MASSIMO FERRO. E, ad esempio, Verona.

PRESIDENTE. Un aeroporto a gestione totale, uno a gestione parziale ed uno militare.

GIUSEPPE MASSIMO FERRO. Sottolineo che Verona è un aeroporto militare aperto al traffico civile.

FABIO MARZOCCA, *Direttore generale dell'ENAV SpA*. Non siamo presenti a Verona. A Napoli — così come a Venezia — non abbiamo mai provveduto alla segnaletica orizzontale, cosa che invece fa la società di gestione in base a delle convenzioni, credo con l'ENAC. Lo stesso avviene a Bologna e a Roma, dove anzi siamo stati i primi a presentare, al direttore dell'aeroporto, proposte di manutenzione e di rinnovamento della segnaletica e orizzontale e verticale. Concordo con quanto ha affermato l'avvocato Di Palma, e cioè che per alcuni aeroporti minori, laddove non vi è una società di gestione totale, a volte, con reciproci scambi di lettere, e pur non rientrando nelle specifiche competenze ma per spirito di collaborazione, abbiamo provveduto in alcuni casi noi, talvolta la DCA, eccetera.

PRESIDENTE. Il dottor Di Palma ha affermato di non essersi mai occupato di questo problema prima dell'8 ottobre 2001.

FABIO MARZOCCA, *Direttore generale dell'ENAV SpA*. Sì, negli aeroporti minori può accadere.

PRESIDENTE. Mi scusi, ma può fare specifico riferimento ai tre aeroporti ci-

tati dall'onorevole Ferro, iniziando da Fiumicino, che è un aeroporto a gestione totale?

FABIO MARZOCCA, *Direttore generale dell'ENAV SpA*. Nello scalo di Fiumicino la segnaletica orizzontale e verticale compete alla società Aeroporti di Roma, così come ad essa competono gli AVL. Per questo scalo noi abbiamo competenza di ispezione e verifica sugli AVL, secondo l'atto di indirizzo.

GIUSEPPE MASSIMO FERRO. Mi scusi, ma se c'è da spostare un'insegna, ADR lo chiede a voi che date il consenso e poi loro procedono...

FABIO MARZOCCA, *Direttore generale dell'ENAV SpA*. No, al direttore Luzzati.

GIUSEPPE MASSIMO FERRO. Bene, allora al direttore Luzzati, il quale magari la trasferisce a voi che la conformate...

FABIO MARZOCCA, *Direttore generale dell'ENAV SpA*. Fiumicino è un caso a sé!

GIUSEPPE MASSIMO FERRO. Allora prendiamo l'esempio di Napoli, che è un aeroporto militare aperto al traffico civile autorizzato.

FABIO MARZOCCA, *Direttore generale dell'ENAV SpA*. La società di gestione si occupa degli AVL e della segnaletica.

GIUSEPPE MASSIMO FERRO. Quindi, nell'esempio che facevo prima, si invia una comunicazione al direttore dell'aeroporto, il quale la trasmette a voi...

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Non a noi!

FABIO MARZOCCA, *Direttore generale dell'ENAV SpA*. Noi interveniamo in base all'atto di indirizzo, cioè sui controlli e le verifiche.

GIUSEPPE MASSIMO FERRO. Ed allora per Catania, dove vi è una gestione parziale?

FABIO MARZOCCA, *Direttore generale dell'ENAV SpA*. A Catania la segnaletica orizzontale non l'abbiamo fatta noi.

GIUSEPPE MASSIMO FERRO. E quella verticale?

FABIO MARZOCCA, *Direttore generale dell'ENAV SpA*. Agli AVL, quindi alle luci di atterraggio, provendiamo noi, ma non si tratta di un aeroporto a categoria 2 e quindi non rientra nell'atto di indirizzo che individua delle prescrizioni solo per determinati aeroporti.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Lì non ci sono le *stop bar*. Non sussistono aeroporti in Italia, tranne alcuni di piccole dimensioni come Lampedusa, nei quali noi progettiamo, sviluppiamo, realizziamo, localizziamo e manteniamo la segnaletica orizzontale e verticale; non esistono praticamente aeroporti — tranne alcuni minori — dove noi abbiamo svolto in passato, e sino ad oggi, tale attività. Perché dovremmo averla fatta proprio a Linate?

PRESIDENTE. Passiamo al punto 15. Si chiede a chi spetti l'adozione delle procedure per la movimentazione degli aeromobili negli aeroporti in condizioni di bassa visibilità nonché la relativa attività di controllo circa il rispetto delle stesse; a questo riguardo come si spieghi il contrasto tra le affermazioni contenute nella nota del 7 novembre 2001, nella quale si afferma che, a prescindere dalle competenze, l'ENAC stessa avrebbe già fornito il proprio contributo ad ENAV per la definizione delle procedure, le affermazioni del direttore dell'aeroporto di Linate, secondo cui ENAV emana procedure in materia, e le affermazioni contenute nella lettera dell'ENAV del 4 dicembre 2001, secondo cui spetta al direttore di aeroporto l'adozione delle procedure in questione.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. L'adozione della procedura per la movimentazione degli

aeromobili a terra spetta certamente al direttore dell'aeroporto in base all'articolo 719 del codice della navigazione. Ancora al 23 gennaio del 2002 il direttore generale dell'ENAC ci scrive dicendo che l'ENAV non ha alcun potere di emanare regole per la circolazione a terra degli aeromobili. Inoltre, secondo l'ICAO, tali procedure le deve emanare l'*aerodrome authority*. Ciò è molto chiaro.

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. A mio avviso si ritorna su una questione precedente. Il direttore dell'aeroporto, tramite ordinanza, adotta un provvedimento elaborato da ENAV.

Il DOP 2/97 è un documento di carattere generale elaborato da ENAV, tra l'altro, in relazione ad un precedente provvedimento adottato a Venezia, realizzato da ENAV, che sostanzialmente ripercorre lo schema logico del DOP 2/97, sul quale vi è stato apprezzamento da parte di tutto il mondo dell'aviazione civile. La stessa ENAV invia il DOP 2/97 a tutte le sue strutture periferiche invitando, sostanzialmente, a contattare il direttore dell'aeroporto perché, sentendo gli altri artefici del complesso mondo aeroportuale e territoriale, si possano definire, aeroporto per aeroporto, le procedure contenute in questo documento di carattere generale. Sostanzialmente, ENAV elabora ed il direttore dell'aeroporto, con ordinanza, adotta, sentendo se del caso — come in effetti lo è — i comitati di coordinamento di carattere generale in cui partecipano tutte le anime dell'aviazione civile. Dopo i fatti di Linate, siccome si era in presenza di una situazione di stasi, anche la direzione generale dell'ENAC ha rappresentato un luogo dove riunire le varie anime del mondo aeroportuale in quanto, pur in una situazione di difficoltà, si doveva comunque garantire l'operatività aeroportuale.

Nella direzione generale le varie anime del mondo aeroportuale, piloti compresi, hanno elaborato le procedure di bassa visibilità, che sono state inviate a Malpensa e Linate per garantire al meglio l'operatività aeroportuale in una situazione deficitaria.

PRESIDENTE. Passiamo al quesito numero 16: « Se sussistono, e quali sono, problemi nella trasmissione tra l'ENAC e l'ENAV e l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo di dati ed informazioni relative ad incidenti ed inconvenienti gravi. »

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. Lo scorso anno abbiamo stipulato un accordo ben preciso tra ENAV e Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, riguardante uno scambio di informazioni. Al di là degli aspetti formali, effettuiamo un servizio aggiuntivo, che non è previsto dalla convenzione: tramite un'allerta telefonica trasmettiamo l'informazione (quando a nostra volta la riceviamo, poiché in alcune circostanze ciò non avviene): si tratta di casi non frequenti, perché cerchiamo di educare i nostri controllori (mi risulta che lo stesso l'obiettivo sia condiviso dalle compagnie aeree nei riguardi dei piloti). Le convenzioni internazionali (ad esempio Eurocontrol) vanno in questa direzione: non bisogna colpevolizzare l'operatore che commette un errore o che genera un inconveniente grave (o meno), proprio per poter raccogliere i dati necessari. Con l'inserimento negli aeroplani del *Tcase* si sta assistendo ad una crescita consistente di questi *air prox* e ci interessa molto studiare se ciò sia dovuto al *record* di inconvenienti oppure effettivamente ad una diminuzione della sicurezza. Tentiamo di far comprendere a tutti la necessità dell'urgenza dell'informazione: quando la riceviamo, il dottor Ciarniello avverte immediatamente il presidente Franchi, il quale è informato direttamente, quando è possibile.

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. Abbiamo definito, con una circolare — si tratta, naturalmente, di una procedura operativa — i casi in cui deve essere resa immediata informazione da parte delle nostre articolazioni territoriali all'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo. Molto spesso l'informazione arriva prima alla torre, che la trasferisce immediatamente all'Agenzia nazionale per la

sicurezza del volo: frequentemente accade, soprattutto nelle nostre articolazioni territoriali, che la notizia dell'incidente pervenga a noi solo successivamente, nel senso che l'incidente può essere accaduto in un luogo diverso dall'aerodromo. In questo caso, la torre ne ha notizia immediata, che trasferisce prima all'agenzia e dopo a noi, come è corretto che sia.

PRESIDENTE. Affronterei il quesito numero 11, di cui do lettura: « Come siano concretamente articolate le procedure per la costruzione, l'aggiornamento tecnologico e la sostituzione dell'infrastruttura aeroportuale, con particolare riferimento alle piste, ai raccordi, alle aree di parcheggio, alle strumentazioni per il controllo volo, alle radioassistenze ed alla segnaletica, quali siano gli enti in esse coinvolti e quale sia la relativa competenza dell'ENAC e dell'ENAV. » Si tratta di una domanda di carattere generale, che è completata in riferimento agli strumenti sanzionatori che sono oggetto del quesito numero 17, di cui do lettura: « Se sussistono, e quali sono, gli strumenti giuridici di carattere monitorio, ordinatorio, coattivo o sostitutivo che ENAC ed ENAV possono attivare laddove riscontrino, da parte di altri soggetti, violazioni o inadempienze nel rispetto della disciplina o degli standard tecnici tali da determinare rischi, anche potenziali, per la tutela della sicurezza del trasporto aereo ».

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. L'indicazione della procedura richiesta dal quesito numero 11 è contenuta nella relazione che è stata consegnata riguardante l'aeroporto di Linate, dove si dà atto dei passaggi con i quali vengono definite le realizzazioni infrastrutturali ed aeroportuali. Notizie più particolari sono contenute in una sintesi di appunti, che eventualmente possiamo depositare, che è in linea con quanto già affermato e che contiene alcuni casi specifici.

Da un certo punto di vista possediamo capacità sanzionatorie, nel senso che sono

previste le revocche di licenze, delle autorizzazioni, in relazione a quanto viene rilasciato agli operatori. Nei confronti dei gestori si prevede l'ipotesi estrema della revoca delle concessioni; mancano, probabilmente, sanzioni o interventi che possano costituire un pungolo per l'attività senza causare situazioni di conflitto estremo. La stessa ordinanza emanata dal direttore dell'aeroporto è stata standardizzata a difesa dei diritti dei passeggeri: qualche giorno fa abbiamo definito una ordinanza tipo che il direttore dell'aeroporto può utilizzare in caso di disagio dei passeggeri connesso ad una situazione di mancato riconoscimento di un proprio diritto all'interno del sistema aeroportuale. Anche in una situazione di difficoltà legata ai tragici eventi che conosciamo, stiamo comunque procedendo, utilizzando al meglio gli strumenti esistenti.

GIORGIO PASETTO. Non vorrei porre una domanda, ma chiedere se durante la prossima seduta sia possibile avere dati relativi all'ultimo anno, in modo tale da non limitarci semplicemente all'evento in questione, per comprendere il modo in cui si è attuata tale capacità sanzionatoria, per quanto riguarda sia gli aeroporti sia i vettori.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV SpA*. I quesiti posti riguardano competenze di ENAV, procedure, costruzione, aggiornamento, sostituzione, infrastrutture. Distinguerai, come abbiamo già fatto prima, gli aeroporti a gestione totale, affidati ad un concessionario — come Linate — dagli altri casi. Negli aeroporti a gestione totale, il concessionario deve provvedere a tutto: segnaletica orizzontale e verticale, diurna e notturna (inclusi gli impianti AVL), fatta eccezione per gli impianti di controllo del volo (il radar, la radioassistenza, che fanno totalmente capo ad ENAV); ENAV esercita il controllo riguardo agli impianti AVL, come indica l'atto di indirizzo del 14 gennaio 1998. Negli altri aeroporti, invece, è a carico di ENAV la costruzione, manutenzione, aggiornamento e so-

stituzione dei soli impianti AVL, oltre agli impianti di controllo del volo (radar e radioassistenza).

Non abbiamo capacità sanzionatoria verso i terzi, ma solo un potere di segnalazione. L'unica sanzione possibile è nei confronti dei fornitori, all'interno di un rapporto contrattuale molto chiaro che prevede alcune penali. Nell'ambito del nostro servizio non possiamo, però, applicare alcuna sanzione

GIUSEPPE MASSIMO FERRO. La periodicità dei *flight test* avviene nel rispetto delle tempistiche previste dalle linee-guida degli annessi ICAO oppure no? Lo chiedo perché leggendo la relazione del comandante Arnaudo sembrerebbe che vi fossero degli « slittamenti » rispetto a tali linee-guida.

Il secondo quesito che vorrei porre è molto preciso ed anch'esso emerge dalla relazione del comandante Arnaudo; riguarda le carte ad ostacoli: queste sono tutte pubblicate?

PRESIDENTE. Onorevole Ferro, molti commissari vorrebbero fare numerose domande. Credo sia possibile dare una risposta alla prima domanda, che mi sembra fosse una richiesta di una precisazione.

FABIO MARZOCCA, *Direttore generale dell'ENAV SpA*. I controlli di verifica delle radiomisure sono eseguiti in conformità alle raccomandazioni ICAO, le quali danno comunque la possibilità di introdurre dei parametri di tolleranza per la programmazione...

GIUSEPPE MASSIMO FERRO. Il dipartimento dice di no.

FABIO MARZOCCA, *Direttore generale dell'ENAV SpA*. Mi dispiace, però la raccomandazione ICAO lo dice.

PRESIDENTE. Proporrò di rinviare le domande specifiche rivolte direttamente all'ENAV e all'ENAC alla settimana prossima, per dare tempo ai componenti del

Comitato di studiare l'abbondante materiale fornito. Mi auguro che il lavoro fatto serva a tutti: ripeto che queste audizioni, salvo qualche momento « ruvido », sono *costruens*, nel senso che vogliamo capire dove la normativa è evidentemente carente, al di là della disponibilità e del senso di responsabilità che tutti debbono avere in questo settore.

Ringrazio i rappresentanti dell'ENAC e dell'ENAV e rinvio il seguito dell'audizione ad altra seduta.

Sull'integrazione del programma dell'indagine.

PRESIDENTE. Informo che è stata acquisita la previa intesa del Presidente della Camera e del Presidente del Senato in merito all'integrazione del programma dell'indagine sul quale il Comitato aveva

già convenuto. Propongo pertanto di deliberare formalmente tale integrazione, procedendo, nella seduta di martedì 29, all'audizione di rappresentanti dell'Associazione italiana gestione *clearance* e *slots* (Assoclearance), dell'Associazione nazionale delle aziende di *catering* aereo (As-socaer) e dell'Associazione italiana corrieri aerei internazionali (AICAI).

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 17.15.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la stampa
il 6 febbraio 2002.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

