

**La seduta comincia alle 14.35**

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

**Sulla pubblicità dei lavori.**

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

*(Così rimane stabilito).*

**Seguito dell'audizione di rappresentanti dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) e dell'Ente nazionale di assistenza al volo (ENAV Spa).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulla sicurezza del trasporto aereo, il seguito dell'audizione di rappresentanti dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) e dell'Ente nazionale di assistenza al volo (ENAV Spa). Sono presenti, in rappresentanza dell'ENAC, il dottor Alfredo Roma, presidente, l'avvocato Pierluigi Di Palma, direttore generale, il comandante Silvano Imparato, capo dipartimento sicurezza, l'ingegnere Francesco Saverio Della Porta, capo area infrastrutture aeroportuali e la dottoressa Loredana Rosati, capo ufficio stampa; in rappresentanza dell'ENAV Spa, il professor Giulio Spano, presidente, l'ingegner Sandro Gualano, amministratore delegato, l'ingegner Fabio Marzocca, direttore generale, il colonnello Salvatore Metrangolo, condirettore generale, l'ingegner Carmine Cianci, responsabile unità operativa qualità e sicurezza, la dottoressa

Diana Battaglia, responsabile dei rapporti con le istituzioni, il dottor Luciano di Giorgio, responsabile dei servizi tecnici, il dottor Santino Ciarniello, responsabile servizi traffico aereo, il dottor Gianfranco Moriggi, responsabile unità organizzativa personale, il dottor Pierluigi D'Aloia, direttore unità organizzativa qualità e sicurezza, la dottoressa Nicoletta Tomiselli, responsabile ufficio stampa.

Ricordo che sono state fornite una serie di risposte puntuali ai diciassette quesiti che il Comitato aveva sottoposto ai dirigenti dell'ENAC e dell'ENAV Spa.

L'ingegnere Gualano chiede per alcuni quesiti di poter dare una risposta più esaustiva ed il presidente Roma di compiere una breve introduzione, non avendo partecipato alla precedente audizione.

Do la parola al presidente Roma.

ALFREDO ROMA, *Presidente dell'ENAC*. La tragedia di Linate pesa sulla coscienza umana e professionale di tutti coloro che lavorano nel trasporto aereo. Lo scopo del Comitato è comprendere le imperfezioni del sistema di trasporto aereo attraverso la collaborazione degli enti preposti all'aviazione civile per renderlo sicuro, efficiente, economico, come richiede l'utente, per il quale tale servizio pubblico è nato.

Dopo l'incidente di Linate, dai resoconti stenografici precedenti, l'ENAV, l'ENAC e la SEA hanno dato l'impressione di preoccuparsi più delle colpe altrui che di compiere un esame di coscienza sulle proprie disfunzioni. Ciascuno, onestamente, dovrebbe ammettere che le imperfezioni sono presenti in ogni ente e devono essere corrette. L'ENAC ha seguito la strategia del « silenzio » ed ha compiuto un'indagine sull'incidente di Linate, che descrive anche le nostre inefficienze e le cui

conclusioni sono state consegnate al Comitato.

Si tratta, ora, di completare una riforma, cominciata con le migliori intenzioni nel 1995 e continuata nel 1997 con l'istituzione dell'ENAC, che però, successivamente, è rallentata. Dall'insediamento del 18 novembre 1998, infatti, si è dovuto attendere tre anni per ottenere l'approvazione, dai ministeri concertanti, dello statuto, del contratto di programma e del regolamento di organizzazione. Ancora oggi, il decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250, riguardante il passaggio dei sedimi aeroportuali all'ENAC, attende la firma della direzione generale del demanio.

Non si tratta di cercare precise responsabilità (sarà la magistratura a farlo), bensì di comprendere lo stato attuale del sistema e le sue inefficienze, per decidere le opportune modifiche. Troppo spesso ho ascoltato miriadi di citazioni di fonti normative, spesso per autoprotezione o per giustificazione. Ho sempre pensato che il diritto sia uno strumento importantissimo, ma prima bisogna avere chiara la strategia, gli obiettivi (che in questo caso sono relativi ad un servizio pubblico), lo scenario esterno, nazionale ed internazionale, per decidere la veste giuridica tale da permetterne il raggiungimento.

Senza soffermarsi su troppi dettagli, conseguenti ad un quadro giuridico inesistente e non chiaro, il completamento della riforma poggia sui ruoli del gestore aeroportuale e del direttore di aeroporto. Un altro aspetto essenziale è la separazione tra ente regolatore ed ente fornitore del servizio, per quanto riguarda l'*air traffic management*.

Il ruolo di direttore dell'aeroporto richiama, immediatamente, la necessità di riformare il codice della navigazione, riguardante la parte aerea. Il lavoro è stato in parte compiuto dalla commissione, istituita nel 1999, dal ministro Treu. In futuro, più che del ruolo del direttore aeroportuale, parlerei, in generale, di quello normativo e di controllo dell'ENAC.

La mia opinione sulle gestioni aeroportuali è che il gestore deve avere maggiori responsabilità e competenze. In aeroporto

operano troppi enti, che rispondono a vertici diversi, per cui anche l'attività di coordinamento risulta molto difficile: il gestore deve, veramente, gestire. Il termine inglese di *authority*, usato in tale contesto, non corrisponde a quello giuridico italiano, ma riflette soltanto il potere di governare un sistema, evitando così le frammentazioni di competenze e di responsabilità. Ad esempio, se il gestore aeroportuale avesse la proprietà e la gestione degli AVL e dei radio aiuti di aeroporto, come gli ILS, potrebbe decidere autonomamente di passare da un ILS di categoria 2 ad un altro di categoria 3, oppure di installare un *radar* di terra, aumentando la sicurezza e la capacità aeroportuale, senza dipendere dalle decisioni dell'azienda fornitrice del servizio di *air traffic management*.

**PRESIDENTE.** Comunico che ieri è avvenuto un incontro con la commissione Riggio, dove erano presenti l'onorevole Riggio, il generale Fornasiero ed altri componenti. La Commissione ha consegnato ufficialmente la sua relazione conclusiva, che acquisiamo agli atti del Comitato.

Nel colloquio abbiamo sottolineato la necessità di continuare il percorso intrapreso. Il Ministero è disponibile a collaborare con il Comitato, affinché, anche attraverso il disegno di legge in materia di infrastrutture e trasporti, sia possibile giungere in tempi certi ad una nuova normativa. Ho proposto l'adozione di un testo unico, che regoli, complessivamente, il settore, disperso in una normativa frammentaria e spesso contraddittoria.

Sono stati consegnati, inoltre, dal dottor Di Palma documenti sulla ricognizione delle procedure adottate negli aeroporti per la realizzazione della segnaletica orizzontale e sullo stato di attuazione degli interventi negli aeroporti, ispezionati dalla commissione ministeriale, presieduta da Arnaudo.

Ringrazio, inoltre, per la solerzia, un componente il Comitato, che ha permesso di acquisire agli atti l'allegato 14 ICAO, che, nonostante le richieste degli Uffici della Camera, non era stato possibile ri-

cevere. Infine, è stato consegnato il piano strategico 2002-2004 dell'ENAV, di cui avevamo avuto solo una sintesi.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV Spa*. Ho chiesto qualche giorno di tempo per raccogliere la documentazione, al fine di rispondere, esaurientemente, ai quesiti presentati dal presidente e da altri componenti il Comitato, in riferimento all'organizzazione del piazzale dell'aeroporto di Linate e alle cartine.

Si voleva conoscere quali fossero le cartine a disposizione del controllore di volo. Si tratta di un argomento, trattato dalla magistratura, ma ho preparato una documentazione pubblica, in quanto presente negli archivi delle società.

Proverò a spiegare i rapporti che intercorrono tra la direzione aeroportuale, l'ENAV, l'ENAC e le società di gestione per arrivare a spiegare quali cartine avesse il controllore di volo.

Cominciamo dal marzo del 1996, quando il dirigente CAV dell'aeroporto di Linate, dipendente ENAV, nell'allegato 1 della documentazione prodotta, propone alla direzione aeroportuale una serie di interventi, risultanti nella lettera di trasmissione alla direzione CAV. Nella lettera si propongono, considerando la scarsa definizione dell'ASMI (in quel momento esisteva il vecchio *radar* di terra), una serie di interventi che vanno dalla lettera *a*) alla lettera *g*). Nella lettera *d*) l'ENAV aveva proposto la segnaletica ICAO diurna e notturna completa di cartelli luminosi nei punti 1-2-3-4-5 della cartina allegata. Altre proposte importanti, ad esempio alla lettera *g*), riguardano la semaforizzazione ai sensori nei punti in A e B della cartina. Di fatto, la direzione aeroportuale decise per tali proposte di vararne soltanto due su sette. Nella cartina dell'allegato 1 A potete osservare che in alto, dove è scritto *hangar*, si trova il piazzale ovest di Linate, a sinistra l'R6 ed a destra l'R5, al centro il termine di pista ed, infine, l'area dell'*Apron*. Se osserviamo la cartina dell'allegato 1B troviamo la proposta dell'ENAV, dove in basso a destra c'è lo STOP 4 (S4), a sinistra i semafori A e B, dei quali il

primo è all'inizio dell'imbocco del raccordo R5 nord (che ricorderete il controllore aveva detto al pilota di imboccare). È chiaro che sarebbe stato molto importante avere il semaforo A, perché il controllore, probabilmente, lo avrebbe dato come punto di riporto (ricordiamo che siamo nelle condizioni di visibilità 2, in cui il pilota vede ed il controllore non vede), ma è stato installato soltanto il semaforo al punto B.

Voglio far capire a fondo come si sviluppano determinati meccanismi nei rapporti tra enti ed operatori negli aeroporti.

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. Secondo il parere dell'ENAV, bisognerebbe, invece, leggere il documento.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV Spa*. Certamente, secondo il parere di ENAV. L'altro giorno ho detto che ogni affermazione sarà supportata da prove documentali.

L'allegato 2 reca la lettera di indizione della riunione del Ministero dei trasporti, quindi, della direzione aeroportuale, per la DCA, in cui erano presenti l'ENAV, la SEA, l'Alitalia e l'AOC, che è il comitato operatori aeroportuali. Nella riunione si trattava di un problema importante, inerente la configurazione di 6 piazzole, dato che in quel momento il traffico di Linate era molto forte, per cui bisognava decidere come organizzare il piazzale. A pagina 2 dell'allegato 2, interviene il direttore Passaretti il quale precisa, concordemente con i rappresentanti della società di gestione presenti, che, per quanto riguarda le segnalazioni luminose richieste sugli STOP, inizialmente verranno realizzate solo quelle diurne; inoltre, finché non sarà realizzato il sistema semaforico concordato non si potrà dare inizio alle operazioni di trasferimento degli aeromobili all'ATA. Inequivocabilmente, il direttore dell'aeroporto decide di attuare solo due delle sette proposte dell'ENAV, non includendo le richieste fondamentali del semaforo A e della segnaletica notturna, che, a

loro volta, probabilmente, intervenendo in condizioni di scarsa visibilità, avrebbero favorito la localizzazione dell'aeromobile. A seguito di questa riunione il direttore dell'aeroporto ha trasmesso a tutti i partecipanti una comunicazione dove si legge: « Si trasmette il resoconto della riunione tenutasi presso la scrivente direzione », come figura nell'allegato 3. Purtroppo — e qui è il punto chiave — alle decisioni prese in quella riunione non è seguita alcuna ordinanza. In pratica sono state emesse le cartine allegate che non comprendono né il semaforo, né i segnali S1, S2, S3, S4 ed S5.

Sono riportate anche ulteriori ordinanze e comunicazioni, alcune delle quali risalenti al 27 gennaio 1999, di cui all'allegato 5.

EUGENIO DUCA. Mi scusi, ingegnere, ma il contenuto dell'allegato 4 è la cartina attualmente in dotazione ai controllori di volo ?

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV Spa*. No! Parliamo del giorno dell'incidente, adesso è cambiata. Però è una mia deduzione nata dall'indagine (come promisi la scorsa volta) svolta nell'ambito della direzione generale e che ha permesso di raccogliere questi documenti ora a disposizione. È mia opinione, quindi, che il controllore avesse questa cartina.

PRESIDENTE. Vorrei circostanziare meglio la domanda dell'onorevole Duca. Sulla cartina in mano agli operatori della torre, il segnale S4 non è riportato ?

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV Spa*. Non lo so.

PRESIDENTE. Se questa è la cartina che avevano in mano il segnale non è presente !

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV Spa*. Se quella era la cartina il segnale, infatti, non era riportato.

Nell'allegato 8 trovate un'ordinanza, emessa il 9 novembre 2001, dal direttore dell'aeroporto, la quale riporta a pagina 2 la seguente dicitura: « Le planimetrie allegate fanno parte integrante della presente ordinanza ». Quindi da tali planimetrie (in particolare nell'ultima pagina dell'allegato) potete rilevare come le cartine attualmente in dotazione ai controllori riportino il segnale S4.

PRESIDENTE. Questa, invece, è la cartina che è stata consegnata dopo l'incidente ?

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV Spa*. Sì. Dopo l'incidente.

PRESIDENTE. Quindi lei ci ha mostrato la cartina sia prima sia dopo l'incidente ?

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV Spa*. Sì, ed alla fine del nostro documento vi è la conferma di quanto detto. L'intero processo può essere così riassunto: ci giunge una segnalazione assieme a tutta la documentazione cartacea e su supporto magnetico necessaria per il *printing*, ossia la pubblicazione di cartine avviene sulla base di informazioni che ci vengono dalla direzione aeroportuale. Abbiamo riportato un esempio riguardante Venezia (allegato 9); vi è una comunicazione del 16 gennaio 2002 nella quale si legge: « Per il seguito di competenza, si invia copia cartacea e su supporto magnetico per la nuova segnaletica diurna e notturna nei punti di attesa delle bretelle da B1 a B8. Si richiede, pertanto, ove nulla osti, l'aggiornamento nei manuali AIP-Italia, come peraltro richiesto da SAVE con foglio... », eccetera. Abbiamo qui riportato, quindi, un esempio tipico dei rapporti tra ENAV Spa e la direzione aeroportuale concernenti la pubblicazione delle cartine (*printing*).

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. Ritengo che questa sarà materia di approfondimento da parte dei

giudici, ma vorrei comunque segnalare al Comitato che un verbale, peraltro esaminato minuziosamente da esperti, deve essere letto nella sua interezza. In precedenza è stato citato l'intervento del direttore al capoverso di pagina 2 (allegato 2) e non si cita, sempre nello stesso documento, il punto 1 di pagina 1 in cui si rileva come la proposta ENAV Spa si riduca solamente ad una segnaletica di carattere diurno ed il direttore non fa che prenderne atto. Si legge infatti che è stato deciso che la segnaletica in argomento sarà realizzata soltanto: « diurna nei punti 1, 2, 4 e 5 e anche notturna nel punto 3 ». Solo in seguito interviene quindi il direttore, ma esclusivamente per prendere atto di una posizione già definita.

Ritengo quindi che la lettura di tali carteggi dovrebbe essere molto attenta e lasciata a professionisti in grado di verificarne adeguatamente il contenuto, e non possa, invece, essere oggetto di una simile discussione; altrimenti, a mio avviso, non ci troviamo di fronte ad un'indagine conoscitiva ma ad una lettura, molto di parte, di determinati documenti. I verbali in questione, che sicuramente sono in possesso della magistratura e faranno parte di accertamenti sulle responsabilità, non possono essere letti in questa sede ed in questo modo. Riferiamoci integralmente a documenti, ma senza commentarli, anzi riportandoli per intero allo stesso modo degli atti successivi che sono atti di trasmissione a soggetti intervenuti in quel comitato, quindi ENAV Spa (sia CRAV sia CAV), ma evitiamo di commentare documenti probanti.

ILARIO FLORESTA. Rivolgo subito una domanda alla quale seguiranno alcune mie considerazioni. Al di là delle carte e di tutta questa mole di elaborati che ci sono giunti, vorrei conoscere, definitivamente, a chi spetti la competenza dell'aggiornamento della cartina di Linate, che da quanto si evince qui non sembra dipendere dall'ENAV Spa.

La domanda è specifica per il caso di Linate, ma a mio avviso si sta tergiversando, perché questa sede è quella di un

Comitato paritetico per un'indagine conoscitiva sulla sicurezza nel trasporto aereo ed è ciò di cui vorrei parlare. È su questo tema che verranno svolte le considerazioni politiche.

Rilevo però che è in atto un ulteriore scontro, forse l'ultimo, e vi chiedo, auspicando onestà e che si getti il cuore oltre l'ostacolo, di chi fosse tale competenza: dottor Di Palma, chi doveva segnare i punti S4, S2 e S3, voi, l'ENAV Spa o la SEA Spa?

Da quanto comprendo, è in circolazione una lettera nella quale si afferma che tutti gli aeroporti e le società di gestione totale dovevano trasferire all'ENAV Spa gli aspetti relativi alle segnaletiche luminose, orizzontali e verticali. Da quanto si evince dalle precedenti audizioni ciò riguarderebbe soprattutto due società, SEA Spa (quindi Milano) e Aeroporti di Roma. Da queste carte sembra che SEA Spa abbia una responsabilità di *reporting*, ma su disposizioni date da chi? Al termine delle mie considerazioni vorrei sapere, una volta per tutte e senza trincerarsi dietro letture di documenti, parziali o meno che siano, di chi era questa responsabilità. Vi prego di rispondere, anche perché poi lo vorrà sapere la magistratura.

Presidente Roma, ho apprezzato il suo intervento; voi, insieme all'ENAV Spa, non avete dato l'immagine, quale dovrebbe essere, di responsabili istituzionali. In questo Comitato si voleva comprendere cosa fare per rimodulare il comparto della sicurezza nel trasporto aereo, abbiamo assistito, invece, a larvate accuse l'un contro l'altro armati, in pratica ad uno scaricabarile su certe responsabilità: il nodo è proprio questo. Abbiamo rilevato come sulla disgrazia di Linate incombono quattro rilevanti responsabilità, tre delle quali sono da addebitarsi a quel povero pilota (bontà all'anima sua) e una invece non si capisce a chi: questo è quanto vorrei comprendere!

Personalmente, non avendo potuto partecipare per intero all'ultima audizione, il 24 gennaio scorso, ne ho letto il resoconto stenografico e ho ritenuto opportuno annotarne alcuni punti. Al di là di chi abbia

fatto tali affermazioni, sia ben chiaro ciò, perché mi trovo al di sopra delle parti e la mia è una condanna di tutte le persone che sono qui intervenute, sono giunto alla conclusione che il comparto, come bene ha affermato il presidente all'inizio dell'audizione, va assolutamente ridisegnato. Si deve approntare un testo unico perché nelle condizioni attuali ed in un settore così delicato si rischia di non comprendere nulla, specie di fronte ad un rimpallo di responsabilità come quello che si rileva dalle affermazioni e dalla gran mole di documentazione trasmessaci.

Per quanto riguarda invece l'audizione del 24 gennaio scorso, leggo dal resoconto alcune dichiarazioni del dottor Di Palma, il quale afferma che: « L'ente di gestione è il soggetto cui è affidato, insieme ad altre attività, in via esclusiva il compito di amministrare e di gestire l'infrastruttura aeroportuale e di coordinare e contrattare le attività dei vari operatori presenti nel sistema aeroportuale considerato. È evidente che rispetto a ciò il direttore dell'aeroporto di Lamezia Terme di cui si è parlato prima si troverà di fronte ad una norma che confligge con la sua potestà assoluta, richiamata esclusivamente nel codice del 1942 ».

Ancora lo stesso dottor Di Palma ha affermato: « Ritengo quindi che sia di importanza vitale stabilire se l'ENAC sia un ente di vigilanza di tutto il sistema aeroportuale o esclusivamente del concessionario, al quale poi rispondono tutti gli altri operatori del sistema medesimo ». Cosa vuol dire con le parole: « sia di importanza vitale stabilire »? Non è già stabilito? Ancora stiamo cercando di capirlo?

Cito ancora le dichiarazioni del dottor Di Palma rese il 24 gennaio scorso: « Faccio un esempio; mentre il direttore dell'aeroporto, secondo il codice della navigazione, ha un proprio potere di ordinanza, il direttore generale dell'ENAC non possiede tale potere; il che significa che è intestata direttamente alla figura del direttore dell'aeroporto una potestà pubblica ». Ma stiamo scherzando! Quindi il « capo in testa », il direttore generale del-

l'ENAC, ha requisiti inferiori a quelli del direttore aeroportuale? Presidente, può darsi che sia così, ma allora va ridisegnato tutto altrimenti, sul serio, non si comprenderà nulla. Condanno, nel senso buono, tutte le persone qui intervenute che non hanno avuto la voglia e la volontà di collaborare con questo Comitato al fine di comprendere quali siano le vere difficoltà che affliggono il traffico aereo e per capire come giungere ad un testo unico. Leggendo tali affermazioni mi convinco sempre di più, presidente, che dovremo mettere mano in questo settore; ho segnato molti altri punti delle dichiarazioni rese nelle scorse audizioni sulle quali in seguito potremo anche discutere.

Forse è giunto il momento di creare un gruppo di lavoro serio, che non può essere quello della commissione Riggio. Presidente, ho letto la bozza di cui lei parlava prima (e che ora sembra sia diventata definitiva) ed ho avuto la netta sensazione che non si badi a regolare il traffico aereo o ad intervenire nel settore della sicurezza, bensì, a tutelare ancora gli interessi di un individuo piuttosto di un altro, di un ente piuttosto di un altro, di chi vuole gestire gli aeroporti, dell'ENAV o dell'ENAC: non ci siamo! Dichiaro in questa sede che, o si fa una seria ed attenta valutazione delle difficoltà del comparto, per giungere poi ad un testo unico, oppure non sottoscrivo alcun progetto o disegno di legge. Credo che anche il Governo faccia bene a non intervenire direttamente; vi è una Commissione, questa, che, insieme ai colleghi del Senato, è deputata a lavorare su tale tema: allora che si lavori, si voli alto e non si tutelino gli interessi dell'uno o dell'altro. Quanto è accaduto, purtroppo, a Linate non è di nostra competenza ma della magistratura; comunque, spero di ottenere risposte precise al termine del mio intervento.

Signor presidente, come uomo che ha ricevuto un mandato ed ha ottenuto tantissimi voti, avverto il diritto-dovere di vigilare affinché si approvi una legge che regoli veramente questo comparto. Devo comunque affermare che rimango molto deluso da tutti gli interlocutori intervenuti

in questa sede i quali hanno dimostrato di non saper volare alto e lavorare per le istituzioni.

GIORGIO PANATTONI. Non desidero commentare la dinamica dell'incidente di Linate. Tuttavia, desidero utilizzare i dati per capire se, quanto è stato predisposto, fatto e controllato, risponda a norme di sicurezza adeguate o meno. Provo a ricostruire l'interessante racconto del dottor Gualano.

Dal resoconto della riunione del 13 marzo 1996, presente nell'allegato 2, nel terzo capoverso emerge la necessità di effettuare, tra gli altri, alcuni interventi e risulta la decisione di effettuarli. Si afferma che bisogna realizzare la segnaletica ICAO diurna e notturna in diversi punti, ritenuta una necessità. Nella pagina successiva, però, si decide di realizzare solo la segnaletica diurna e non si conosce l'autore della decisione. Si tratta, quindi, di un primo elemento di confusione, poiché nello stesso verbale prima si decide di approntare la suddetta segnalazione e, poi, senza che si conosca da chi, di realizzarla diversamente dalle necessità precedentemente individuate.

Nell'allegato 3 è presente una lettera di trasmissione, riguardante il resoconto della riunione, tenutasi presso la scrivente direzione in data 13 marzo, dopoché non c'è che il « buio », mancando, infatti, l'ordinanza. Si stabilisce l'intervento, successivamente, si muta decisione e, ancora dopo, la si cancella, non essendo stata più resa esecutiva. Qual è stato il motivo e chi aveva la responsabilità di controllare la decisione, la sua modifica ed il suo annullamento? Abbiamo un esempio classico di confusione devastante, sia nelle procedure sia nelle norme, ed è inutile vagliare documenti di interventi opportuni inattuati.

Accetto ed ho trovato interessante l'introduzione dell'ingegner Roma, ma ritengo necessario affrontare i problemi evidenziati e riconosciuti, cominciando, però, dall'esempio citato. Tali documenti rappresentano la fotografia di un sistema sbagliato, inefficiente e con una devastante

confusione di poteri senza controllo. Dovreste, allora, svolgere le vostre considerazioni in tal maniera, come ho appena fatto io, perché solo così è possibile andare avanti. Sarebbe opportuna un'analisi del genere, piuttosto che la difesa della propria « parrocchia », discolpandosi ed accusando altri. Da un'attenta lettura, peraltro, appare chiaro che tutti hanno commesso errori.

PRESIDENTE. Dal caso particolare di Linate e dalle sue contraddizioni si può desumere una norma di carattere generale ed ho cercato, allora, di ricostruire le famose competenze sugli AVL.

Nel decreto del Presidente della Repubblica 24 marzo 1981, n. 145, all'articolo 3, lettera *b*) è stabilito che l'ENAV provvede al potenziamento, all'ammodernamento ed alla costruzione di impianti ed apparati di assistenza radio o visuale, alla loro installazione, ivi comprese le acquisizioni di terreno e le opere demaniali e di manutenzione. Mi pare una definizione sufficiente e, ragionevolmente, esatta. Nella legge 21 dicembre 1996, n. 665, istitutiva dell'ENAV, il precedente concetto è riportato, ma solo facendo riferimento al decreto appena citato, tant'è che in base all'articolo 2, comma 1, l'ente fornisce i servizi di assistenza al volo, di cui agli articoli 3 e 4, che ho appena letto; successivamente però non si completa la norma e comincia la confusione, anche da voi giustamente rilevata, sostenendosi che all'ente competono, in particolare, l'organizzazione e l'erogazione di servizi di traffico aereo, consistenti nel servizio di controllo della circolazione aerea. Si interviene, quindi, correggendo e modificando un precedente riferimento normativo di definizione delle competenze in materia di AVL dell'ENAV, rendendo, però, tutto più ambiguo, per competenze che sembrano aggiungersi, determinando molta confusione. Al di là dell'individuazione delle responsabilità, voglio capire quali problemi bisogna risolvere.

Suscitò un certo clamore il « famoso » *telex* del direttore aeroportuale di Linate, il dottor Fusco, redatto nel 1995. L'ENAC,

in quel momento, sosteneva ragionevolmente che le competenze appartenevano ad AAAVTAG, poi ENAV, dato che la « confusa » legge 21 dicembre 1996, n. 665, non era ancora stata approvata. Peraltro, la confusione, maggiore e definitiva, interviene con una direttiva del 1998 dell'allora ministro Burlando, in cui si stabilisce che, in materia di aiuti visivi e luminosi, lo svolgimento di attribuzioni dell'ENAV, limitatamente ai beni la cui titolarità patrimoniale risulta ancora controversa (in contestazione con la SEA), potrà, in ogni caso, concretizzarsi in una verifica tecnica di tipo documentale, nonché ispettiva. Si desume dall'interpretazione ministeriale del combinato disposto dei due atti (una legge ed un decreto del Presidente della Repubblica) che le attribuzioni siano soltanto una verifica tecnica di tipo documentale, nonché ispettiva.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV*. Mi scusi Presidente, riguardo a che cosa?

PRESIDENTE. Stiamo parlando di AVL e della totale confusione collettiva. Ovviamente, ENAV cerca con la direttiva Burlando di limitare le proprie competenze; ENAC, invece, sostiene il valore prevalente dell'esposto nel decreto del Presidente della Repubblica 24 marzo 1981, n. 145, ed, in maniera più confusa, nella legge 21 dicembre 1996, n. 665.

Noi legislatori dobbiamo intervenire, in quanto, al di là delle vostre difese d'ufficio per l'assenza di definizione di competenze e di verifica dell'insufficienza della normativa, abbiamo dettato norme sbagliate, per di più confuse, ulteriormente, dalla direttiva Burlando che, probabilmente mal consigliato, non si concilia con il dettato delle due norme precedenti.

Vi chiedo, quindi, se possiamo ritenere giusta ed attendibile una tale ricostruzione, sembrandomi di aver perlomeno individuato qualche punto di crisi.

GIULIO ANTONIO LA STARZA. Ritengo sia attendibilissima e per chiarire ulteriormente chiederei al dottor Di

Palma, che era componente dell'allora gabinetto Burlando, se abbia partecipato alla sua stesura ed alle sue eventuali valutazioni.

MAURO FABRIS. Confermo che, purtroppo, le risposte ai diciassette quesiti presentati non risolvono i nostri dubbi.

Dottor Gualano, lei, precedentemente, ha riferito sulla questione della cartina in dotazione al personale della torre di controllo il giorno dell'incidente di Linate; tuttavia, nel finale, conferma di non avere grandi certezze.

Quali cartine hanno, allora, gli operatori nelle torri di controllo? Lei presuppone che ognuno sia libero di avere una sua dotazione?

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV Spa*. Certo che lo sappiamo; tuttavia, lei sa bene che non posso dire di quale cartina disponesse la torre di controllo quel giorno, in quanto c'è il segreto istruttorio sulla vicenda. Non può farmi una domanda del genere ed in quel modo.

PRESIDENTE. Il senatore Fabris glielo aveva già domandato e lei rispose, anche, di non sapere e di non poter dire che cartina avesse il controllore; alla replica del senatore lei rispose, poi, di ritenere che esistessero più cartine, sicuramente molte più di una. Al di là del fatto, quindi, che la cartina in questione possa essere sequestrata dalla magistratura, probabilmente, le altre sono di pubblico dominio. Non può sostenere, allora, di non poter rispondere per l'indagine della magistratura su delle cartine in dotazione ai vari controllori, confermando, inoltre, la loro pubblicità.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV*. Posso rispondere che si trattava della cartina ufficiale.

MAURO FABRIS. Comunque, sapete che cosa hanno in dotazione i vostri operatori?

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV*. Certo che lo sappiamo.

MAURO FABRIS. Nella stampa specializzata di qualche tempo fa è comparsa una lettera del presidente ENAV, indirizzata all'amministratore delegato, evidenziando difficoltà di gestione, e più di qualche giornalista commentava la presenza di forti disaccordi nella dirigenza. Vorrei essere rassicurato sul miglioramento delle relazioni gestionali e delle tensioni interne.

LUIGI MURATORI. Stiamo esaminando problemi che riguardano la sicurezza, così, invece, cadiamo sul pettegolezzo!

MAURO FABRIS. Saranno pettegolezzi e difese d'ufficio niente affatto richiesti; evidentemente, ti senti coinvolto tanto quanto altri. Pregherei i colleghi di scindere i ruoli, quando sono nel Comitato.

ILARIO FLORESTA. Anche noi sappiamo buttare il cuore oltre l'ostacolo!

MAURO FABRIS. Anche se il collega sembra irritarsi, ho osservato in tali disfunzioni interne pesanti ricadute per la sicurezza e, pertanto, chiedo, non ritenendolo un pettegolezzo, se la situazione sia cambiata.

L'ingegnere Salvi, nella nota che ci ha fatto pervenire, ha posto delle domande - a mio avviso stringenti - sul perché ENAC ed ENAV Spa non abbiano assolto ai loro compiti di vigilanza secondo norme e direttive che pure in questo paese esistono. Siccome, nonostante le diciotto domande che abbiamo posto, non siamo riusciti a capire perché tali controlli non siano stati eseguiti, vorrei chiedere, ad entrambi i nostri ospiti, i motivi per i quali non si sia potuto assolvere a questi compiti di vigilanza. Vi sono forse problemi di intervento? Sul tema del comitato di sicurezza, la scorsa volta, ci è stato risposto che nessuno può controllare i controllori: quindi nessuno potrebbe sanzionare il mancato

rispetto delle delibere dei comitati che si occupano di sicurezza negli aeroporti. Vorrei, allora, capire cosa non funzioni in questo meccanismo. Mi sembra che un collega, intervenuto prima di me, abbia sottolineato come non manchino le sedi e gli organismi deputati ad occuparsi della sicurezza negli aeroporti. Quindi non si capisce perché le decisioni assunte, poi, magari non vengono applicate.

Con il tredicesimo quesito da noi posto, si chiedeva se fossero stati compiuti degli interventi, ed in che misura, in relazione alle segnalazioni della commissione di monitoraggio sulla sicurezza aeroportuale fin dal 1999 (le note schede). Mentre ENAC ci ha risposto positivamente in relazione agli aeroporti di Genova, Milano, Napoli, Bologna, eccetera, ENAV Spa si è riservata di farci pervenire delle schede al riguardo: chiedo pertanto di acquisire tale documentazione.

Vorrei ora rivolgere una domanda di stretta attualità che riguarda il tema della sicurezza. Abbiamo letto in questi giorni quanto è avvenuto a Fiumicino senza capire bene cosa sia avvenuto a quei sei aerei, se siano stati montati, rimontati, eccetera. È possibile che quando negli aeroporti avvengono tali episodi, qualcuno se ne accorga? Ricordo che stiamo parlando di sei aerei, di un evento verificatosi presso il maggior aeroporto nazionale e che ciò potrebbe avere altre implicazioni. Anche in questo caso vorrei qualche chiarimento, considerato che si è ripetuto uno scaricabarile tra le funzioni del direttore e quelle degli altri che vigilano negli aeroporti. Nessuno si è accorto che nell'aeroporto di Fiumicino sono stati smontati sei aerei e ne sono stati venduti alcuni pezzi?

ALFREDO ROMA, *Presidente dell'ENAC*. Lo smontaggio è stato autorizzato.

MAURO FABRIS. Va bene, ma ho letto sulla stampa che ENAC ha presentato anche su questo argomento alcune osservazioni; vorrei quindi sapere se vi è una procedura e se avete la possibilità di svolgere controlli ed interventi al riguardo.

Con il quattordicesimo quesito chiedevamo chi sia il responsabile della segnaletica luminosa, orizzontale e verticale. Nell'ordine, ENAV Spa ha risposto che è il direttore dell'aeroporto ed ENAC ha precisato che è competenza esclusiva dell'ENAV Spa. Siccome la risposta è totalmente contrastante, ripropongo il quesito; se vorrete risponderci, bene, in caso contrario rimarrà agli atti che ognuno ritiene che sia responsabilità dell'altro. Desidererei un chiarimento almeno in ordine alla localizzazione della segnaletica: è possibile che chiunque lo desideri possa localizzare nell'aeroporto la segnaletica che crede?

Infine si è parlato molto di investimenti sulla sicurezza, sia da parte di ENAC sia di ENAV Spa. Se i risultati sono questi mi sembra di poter dire che qualcosa non abbia funzionato. Forse non ha funzionato la formazione degli operatori? E da ciò probabilmente prende spunto la denuncia del generale Fornasiero, da voi duramente contestata. Oppure non hanno funzionato gli investimenti nelle tecnologie? Voi in quali tecnologie investite, nelle migliori che si possono trovare a livello mondiale, oppure vi rivolgete esclusivamente all'industria nazionale o a quella europea? Vorrei capirlo, perché nei vostri resoconti continuate a citare ingenti spese per formare la cosiddetta cultura della sicurezza e ciò in relazione sia al personale sia alle tecnologie; inoltre anche dalla vostra analisi, tutto sommato, emerge che qualcosa al riguardo non funziona. Allora vorrei comprendere, considerato che ciò interessa anche gli anni passati (e quindi non singole colpe personali), se non abbia funzionato l'investimento nel personale o se abbiate sbagliato, forse, nello scegliere le aziende — nazionali od internazionali — per la fornitura di tecnologie.

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. Rispetto alle richieste di chiarimenti premetto che abbiamo predisposto per il Comitato una memoria scritta su quanto aveva evidenziato il presidente Romani. Ciò al fine di verificare, aeroporto per aeroporto, come si svolgano concretamente determinate operazioni

sulle quali, comunque, già nella scorsa occasione avevamo riferito. Il problema della segnaletica è stato posto in evidenza da un fatto specifico, che è sicuramente motivo di dibattito...

PRESIDENTE. La invito a rispondere innanzitutto alle domande, alla fine poi potrà fare le sue valutazioni. L'onorevole Floresta, ad esempio, le ha rivolto un interrogativo specifico sul quale, se crede, può anche dichiararsi non competente a rispondere (visto che il quesito era rivolto anche all'ENAV Spa). Prego i nostri ospiti di rispondere nell'ordine agli interrogativi che vi sono stati rivolti.

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. Vi è un problema di dipendenza funzionale del direttore dell'aeroporto, ma ciò è naturale. In tutti gli ordinamenti pubblici esiste un rapporto in base al quale un determinato funzionario espleta un'attività di cui non deve rispondere in maniera gerarchica; in quanto direttamente titolare di potestà pubbliche resta inquadrato, esclusivamente, in una organizzazione di carattere amministrativo. Il codice della navigazione, quindi, attribuisce determinate potestà direttamente al direttore dell'aeroporto e, allo stesso tempo, lo inquadra anche in un assetto organizzativo che lo rende responsabile di fronte ad una azienda. In questo quadro abbiamo affermato che a noi spetta, eventualmente, la possibilità — già esercitata — di rimozione del direttore dell'aeroporto, ma non certo la possibilità di sostituirci nell'attività, se non fornendo, eventualmente, indirizzi su determinate materie (come sta avvenendo) e ciò tramite riunioni di coordinamento tra tutti i direttori degli aeroporti. Tale situazione deriva dall'aver individuato, a livello centrale, una figura di coordinamento proprio perché anche noi abbiamo verificato che su tale tema vi era una carenza, peraltro già segnalata dalla magistratura sull'episodio del *bird strike* di Genova; sostanzialmente, in assenza di recepimenti normativi mancano gli indirizzi specifici da seguire.

Per quanto attiene all'episodio specifico di Linate ed al problema dell'esecuzione e manutenzione della segnaletica, riteniamo, come abbiamo già scritto ed affermato la scorsa volta (rinviando, quindi, anche al nostro documento) che questa sia una responsabilità di SEA Spa. Al contrario ritenevamo - e riteniamo tuttora - che la vigilanza, al riguardo, sia da attribuire ad ENAV Spa. Naturalmente anche noi abbiamo svolto verifiche su tutto il sistema aeroportuale che è caratterizzato da una difficoltà di *status* aeroportuale; da quanto abbiamo verificato oggi, aeroporto per aeroporto, risulta evidente che in alcuni scali interviene l'Aeronautica militare, in altri l'ENAC ed in altri ancora l'ENAV Spa; comunque sono tutti interventi che portano alla soluzione della vicenda.

Per le altre domande e sul tema della segnalazione al Parlamento sottolineo, innanzitutto, che tale segnalazione è contenuta nella relazione della Corte dei conti depositata in Parlamento già lo scorso anno. In essa si dà atto, tra l'altro, che sulla concreta possibilità dell'ente di poter rispettare gli impegni presi in materia di sicurezza, milita il forte impegno delle strutture responsabili. Tuttavia, in ordine alle raccomandazioni che attendono agli assetti organizzativi, deve prendersi atto che non può dirsi ancora completato il processo costitutivo ed ovviamente neppure iniziato quello di potenziamento della componente tecnico-ispettiva; devono peraltro costituire motivo di preoccupazione i persistenti accenni al riaccendersi di un clima conflittuale a causa delle tensioni accumulate nella prima fase di sistemazione del personale (tabelle di equiparazione) e delle non poche aspettative maturate sul nuovo contratto, eccetera. Quanto ho appena citato è un estratto della relazione della Corte dei conti al Parlamento in ragione, anche, della capacità dell'ENAC di ricollocare vecchie amministrazioni, argomento sul quale si riteneva opportuna una riforma.

PRESIDENTE. A chi è rivolta, in particolare, la sua risposta?

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. Al senatore Fabris, sul problema dei rapporti con gli organi di vigilanza rispetto ai quali, sempre nella memoria che abbiamo oggi trasmesso, risulta, proprio in relazione ai lavori richiesti dal comitato Arnaudo, che mentre tale comitato segnalava indistintamente alle amministrazioni la necessità di compiere degli interventi, le risposte fornite...

PRESIDENTE. Avvocato Di Palma, le chiedo scusa, ma devo invitarla nuovamente a rispondere in maniera specifica e nell'ordine alle domande che le sono state poste. Mi sembra non abbia risposto al quesito posto dall'onorevole Panattoni, né ha detto se sia attendibile la mia ricostruzione; all'onorevole La Starza non ha risposto e quello del senatore Fabris è stato l'ultimo intervento. Le chiedo cortesemente, pertanto, di rispondere nell'ordine e senza aggiungere elementi ed argomenti che non riguardano le domande che le sono state rivolte; al termine potrà aggiungere le sue considerazioni.

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. Se posso completare quanto...

PRESIDENTE. No, la prego di rispondere alle domande. In sede di audizione questa è la prassi: chi è audito risponde con precisione; poi, se vuole, aggiunge altro.

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. Per quanto riguarda il quesito dell'onorevole La Starza rispondo che, certamente, come consulente dell'onorevole Burlando ho contribuito all'elaborazione dell'atto di indirizzo, anche sulla base di indicazioni pervenute dall'ENAV Spa. Inoltre, con lettera del capo di gabinetto dell'allora presidente Mancini, la vigilanza sul tutto il sistema degli AVL viene attribuita all'ENAV Spa. Naturalmente esiste un problema connesso e fa bene il presidente a richiamare quel tipo di impostazione e ricostruzione normativa, da cui derivano questioni sulle quali non

si è, in seguito, fatta chiarezza. Ciò anche in relazione ad una lettera del capo di gabinetto il quale, vorrei precisare, all'epoca, esercitava la vigilanza sull'ENAV Spa. Solamente con l'onorevole Burlando la vigilanza sull'ENAV Spa viene trasferita alla direzione dell'aviazione civile; al contrario all'epoca della lettera del capo di gabinetto la vigilanza sull'ENAV Spa veniva espletata direttamente dal gabinetto del ministro.

Detto ciò assume, pertanto, valore di atto di vigilanza la lettera del capo di gabinetto del 1995 con la quale si trasferisce ad ENAV Spa la responsabilità della segnaletica orizzontale e verticale. Questo atto viene peraltro confermato da ultimo in relazione proprio all'attuazione delle raccomandazioni Arnaudo. Infatti, il 21 marzo, rispondiamo ad Arnaudo, con i documenti degli interventi, cercando proprio di definire le azioni di competenza dell'ENAV Spa e dell'ENAC, ma sulle azioni che riteniamo di competenza ENAV Spa nessuna risposta diversa ci perviene dal dipartimento dell'aviazione civile. Al riguardo, riteniamo che il suddetto dipartimento, proprio perché deputato alla vigilanza degli enti, fosse la sede idonea evidentemente a chiarire, rispetto a soggetti come ENAC ed ENAV Spa, i differenti ruoli e le diverse competenze, soprattutto le situazioni di chiaroscuro da noi evidenziate. Al contrario, la potestà di vigilanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si è espletata in questi anni a livello di facoltà interdittiva dell'operatività dell'ENAC; mentre vi è un richiamo nella legislazione in base al quale, in sede di vigilanza, si deve considerare quella necessità di autonomia di cui gli enti devono disporre come condizione per presidiare al meglio le proprie funzioni...

PRESIDENTE. Mi scusi se la interrompo, ma io le ho chiesto una cosa diversa. Lei sta rispondendo a me?

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. In parte.

PRESIDENTE. Mi auguro di sì! Ho avanzato una ricostruzione...

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. Nella quale mi ritrovo.

PRESIDENTE. Con tale ricostruzione ho sottolineato le contraddizioni fra il decreto del Presidente della Repubblica n. 145 del 1981, la legge n. 665 del 1996 e la direttiva del ministro Burlando. Vorrei sapere se lei concorda con tale ricostruzione, considerato poi che la direttiva Burlando è il punto di difesa dell'ENAV Spa per sostenere che le competenze non sono sue. Le chiedo se può confermare l'attendibilità di tale ricostruzione, che chiarisce per certi versi il fatto che ENAV Spa ha potuto, a questo punto, affermare che non è sua competenza e voi, con assoluta ed altrettanta legittimità, sostenere che invece è competenza loro in quanto sia il decreto del Presidente della Repubblica n. 145, sia la legge n. 665 prevedono una cosa totalmente diversa: questa è la risposta che mi aspettavo e che lei non mi ha fornito.

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. La direttiva Burlando attiene agli AVL, una parte dell'annesso XIV dell'ICAO. Viene così attribuita ad ENAV Spa, ed in maniera esclusiva, con lettere successive del capo di gabinetto, la vigilanza sugli AVL ...

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV Spa*. No. Non successive!

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. Contestuali o successive, posso produrle e mi riservo di farlo. Ciò per quanto attiene agli impianti visivi luminosi.

Vi è una problematica, contigua ma diversa, invece, per quanto riguarda la segnaletica orizzontale e verticale che non concerne l'atto di indirizzo del ministro Burlando. Vi è un problema connesso — ed in ciò do ragione per averlo evidenziato — che ingenera sicuramente confusione, problema peraltro non chiarito neanche da atti successivi dell'autorità di vigilanza (sia nostra, sia dell'ENAV Spa) e rispetto ai

quali si è continuato ad operare in una situazione di incertezza. Esistono, al riguardo, anche atti concludenti con i quali abbiamo continuato a scrivere al ministero, ritenendo che questa fosse una competenza dell'ENAV Spa e mai il ministero ci ha risposto che non era vero.

La funzione di dirimere la questione non riguarda noi o l'ENAV (perché entrambi soggetti alla vigilanza ministeriale), ma esclusivamente il Ministero.

ILARIO FLORESTA. Sostiene, quindi, di non saper individuare il responsabile del mancato riporto sulla cartina di Linate della segnalazione S 4.

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. Su Linate vorrei richiamarmi ad atti concludenti. Il primo è la segnaletica, così definita in quel verbale di Linate.

PRESIDENTE. Dottor Di Palma, sa risolvere il problema?

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. No, non posso.

PRESIDENTE. Non può saperlo perché non di sua competenza: è corretto?

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. Sto richiamando soltanto gli atti concludenti.

PRESIDENTE. Le ripeto la domanda: è nelle condizioni di venire informato da un suo dipendente?

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. Mi attengo agli atti.

PRESIDENTE. Dottor Di Palma, mi risponda. Le sto facendo una semplice domanda.

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. Non sono informato.

PRESIDENTE. Può rispondere ad alcune delle domande del senatore Fabris?

PIERLUIGI DI PALMA, *Direttore generale dell'ENAC*. Siamo a conoscenza dell'indagine sullo smontaggio di aeromobili a Fiumicino, sin dal luglio-agosto 2001 per aver collaborato con la magistratura, ma le ordinanze della stessa hanno impedito un nostro tempestivo intervento.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV Spa*. Le competenze dell'ENAC, previste dall'articolo 2, comma 1, lettera a), del decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250, riguardano, in materia di segnaletica e di impianti aeroportuali, la regolamentazione tecnica, ossia l'attività ispettiva, sanzionatoria, di certificazione, di autorizzazione, di coordinamento e di controllo, nonché la tenuta di registri e di albi nelle materie di competenza; esse riguardano inoltre la razionalizzazione e la modifica delle procedure attinenti ai servizi aeroportuali, secondo la normativa vigente. Altre competenze sono stabilite dallo statuto; le compete infine la regolamentazione e la certificazione tecnica, attività concernenti i provvedimenti di autorizzazioni, concessioni e licenze, nonché coordinamento, controllo, ispezione ed attività sanzionatorie, progettazione costruzioni, manutenzione ed esercizio delle infrastrutture degli impianti aeroportuali. Sostanzialmente, la competenza del controllo della segnaletica orizzontale e verticale è dell'ENAC.

Sulla ricostruzione compiuta dal presidente, mi permetto di osservare che la questione della visuale riguarda le luci di pista. La legge, stabilendo come competenza la costruzione, non può concernere la pittura, altrimenti avrebbe previsto la responsabilità di pitturare le scritte sui raccordi e sulla pista. La legge infatti fa riferimento alla costruzione di apparecchiature visuali.

PRESIDENTE. Lei sta dicendo che visuale non significa pittura.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV Spa*. Faccio riferimento alla costruzione di impianti visuali.

PRESIDENTE. Una scritta a terra non rientra nella categoria visuale.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV Spa*. Assolutamente no. Lei ha omesso di riportare la convenzione esistente tra SEA e Stato.

PRESIDENTE. Ritenevo prevalente la legge dello Stato.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV Spa*. Si tratta di una legge dello Stato. La convenzione è come una legge. Non prendete in considerazione la convenzione tra la SEA e lo Stato e valorizzate dei pezzi di carta di un capo di gabinetto! Sono un ingegnere, ma su tale questione non transigo. Lei non ha citato il punto fondamentale della convenzione: nell'articolo 2.2, la SEA si impegna ad assicurare la gestione in conformità delle norme internazionali, comunitarie e nazionali, che regolano il funzionamento degli aeroporti, aperti al traffico civile, e lo svolgimento di servizi di assistenza a terra. All'articolo 2.3 la SEA è responsabile della conduzione, manutenzione, ordinaria e straordinaria degli immobili, degli impianti, delle infrastrutture concernenti l'attività di gestione. Non possiamo discutere sulla prevalenza o meno tra una convenzione ed una legge; si tratta di un punto, comunque, incontrovertibile.

Concludendo, le competenze di ENAC concernono la regolamentazione tecnica, autorizzazione, coordinamento, controllo ed ispezione in materia di progettazione, costruzione, manutenzione ed esercizio di infrastrutture ed impianti aeroportuali, sicurezza operativa, vigilanza sull'attività di SEA, quale società affidataria della gestione aeroportuale. La mia risposta è chiara: non si tratta di competenze dell'ENAV.

Sulla questione di Fiumicino, preciso che non si tratta di responsabilità dell'ENAV e sulla segnaletica orizzontale e verticale, ho già risposto.

Il senatore Fabris, che è a conoscenza di tensioni interne alla nostra società, si è riferito ad una lettera del presidente, in

cui mi si contesta una serie di impostazioni e non di fatti di gestione aziendale. Mi permetto di far cortesemente presente che il bilancio sarà approvato a giugno (è il primo approvato come Spa) e, attraverso la mia relazione, sarò messo alla prova con fatti consistenti.

Sui rilievi compiuti dal presidente, che lo stesso ha comunicato a tutti i membri della commissione Riggio, sappiate che il capo di gabinetto del Ministero dell'economia e delle finanze ha chiesto spiegazioni. Non ho risposto pubblicamente, ma il capo di gabinetto ha ricevuto da me un corposo *dossier*, in quanto sono abituato a rispondere con documentazione, nel quale i rilievi sono stati assolutamente respinti e si dimostra la loro scorrettezza. Se richiesto, posso fornire al senatore Fabris la documentazione in questione.

MAURO FABRIS. Se il Ministero ha chiesto informazioni, evidentemente, non si trattava di pettegolezzi. Tralasciando il merito, vorrei sapere se ciò ha comportato disfunzioni interne con ricadute sulla sicurezza.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV Spa*. La critica del presidente era inerente alla gestione accentrata dell'amministratore delegato, di cui mi assumo la responsabilità. Ho amministrato venti aziende nella mia vita, sono andate tutte bene e riuscirò altrettanto con l'ENAV, ovviamente, con la massima trasparenza, rispondendo a tutte le autorità. Credo che il presidente conviene circa la necessità di avere un responsabile, che nel bene e nel male sono io. Se non siete d'accordo, sostituitemi con un altro, ma vedrete che farà le stesse cose. Le tensioni esistenti tra me ed il presidente non hanno generato minimamente alcun problema per la sicurezza.

Sulla sicurezza delle scelte in materia di *radar* e di *software* operate dall'industria italiana, senza voler compiere una sua difesa, basta poco per constatare che le attrezzature presenti riguardano solo marchi interni e, quindi, aprire il mercato ha significato reciprocità. Attualmente, il