

complesso radaristico e di *software* annessi, fornito dall'Alenia Marconi *system*, con gli indirizzi dell'ENAV, è diventato uno dei primi al mondo e l'Italia, oltretutto, si trova all'avanguardia anche per i sistemi di telecomunicazioni; tuttavia, sul *wind shear*, l'ENAV e l'industria italiana sono rimaste abbastanza indietro. Per quanto riguarda il *radar* di terra si è trattato di un problema organizzativo del passato, ma, attualmente, stiamo completando tutte le collocazioni previste e mi impegnerò anche per gli aeroporti di Torino e di Venezia, che vanteranno i migliori *radar* del mondo.

GIULIO SPANO, *Presidente dell'ENAV Spa*. Premetto che anche in questa occasione mi ero ripromesso di sorvolare sull'argomento, però l'ingegner Gualano mi dà lo spunto - in pratica un invito - a parlare.

PRESIDENTE. Professore, lei dovrebbe rispondere alle nostre domande.

GIULIO SPANO, *Presidente dell'ENAV Spa*. La mia voleva essere solo una premessa prima di affrontare alcune questioni come quella, ad esempio, sottolineata dal senatore Fabris.

Nella prima audizione di fronte alla commissione Riggio, dove non era presente l'ingegner Gualano - immotivatamente in quanto era stato invitato - ho presentato, e letto, una relazione molto chiara e, per certi aspetti, esplicita. In quell'occasione chiesi al presidente se doversi presentare una relazione ed egli mi rispose affermativamente; posso, pertanto, sostenere che non si è trattato di un volantinaggio o di una distribuzione di documenti svolta su mia iniziativa. Confermo tutto quanto ho scritto come persona informata sui fatti e ricordo che ho ripetuto ciò anche a Milano di fronte all'autorità giudiziaria. Tralascio, quindi, il contenuto di questo documento che, a mio avviso, andava comunque approfondito; aggiungo che ne ho consegnato copia all'ingegner Gualano per correttezza e perché non mi nascondo.

Non ho consultato la documentazione, i volumi e gli incartamenti (ancora mi devono essere trasmessi) che egli ha inviato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ma ho comunque avuto modo di accedervi. L'ingegner Gualano non smonta niente, invia molta documentazione e cerca di ripercorrere situazioni e temi « triti e ritriti » che non inficiano minimamente quanto ho affermato.

Per la verità, nella mia attività (e con poteri che non ho) non vorrei che si prendesse come fatto personale fra me e l'amministratore delegato ...

PRESIDENTE. Credevo che la sua premessa fosse propedeutica alla domanda del senatore Fabris. Devo dire che tale premessa è abbastanza lunga, la invito, quindi, a concluderla, ricordandole, professore, che si trova in una sede pubblica. Continui, la prego, ma risponda anche alla domanda del senatore Fabris.

GIULIO SPANO, *Presidente dell'ENAV Spa*. Alla domanda se attualmente l'ENAV Spa viva una situazione di completa sicurezza o se il presidente si senta tranquillo rispetto alla sicurezza erogata, la mia risposta è no! (*Commenti*).

PRESIDENTE. Colleghi, un attimo!

ILARIO FLORESTA. Vorrei rivolgere una domanda al professor Spano.

PRESIDENTE. Darò la parola prima a chi non è intervenuto. Onorevole Floresta, lei interverrà dopo i colleghi che non hanno ancora parlato.

VITTORIO PESSINA. Il panorama al quale stiamo assistendo durante le audizioni in questa sede vede alcune società protagoniste, tra cui l'ENAV Spa ed l'ENAC, le quali, anziché instaurare tra loro un dialogo costruttivo, collaborano con riluttanza o non collaborano affatto. Ciò per paura, forse, di perdere quell'autonomia che assicura loro la gestione di ricavi, posti di lavoro o quant'altro. Le società di gestione sono parse, inoltre,

concentrate più sui piani finanziari anziché su quelli industriali, al solo fine, credo, di giungere all'obiettivo della privatizzazione; vi sono società private, quindi, che per sopravvivere, in un mercato che richiede forti capitali, risparmiano su tutto. Questo è uno scenario abbastanza deludente che, se vogliamo, non va certo nella direzione della sicurezza nel volo. Sappiamo anche - leggo dall'edizione odierna de *Il Sole 24 ore* - che la commissione Riggio, incaricata di elaborare alcune soluzioni, ha presentato ieri le proprie risultanze ai soggetti che abbiamo qui audito nelle precedenti sedute.

Da ciò emerge un quadro analogo alla nostra visione del problema, ossia una situazione di grande confusione nella quale non si riescono a trarre le fila per giungere a conclusioni concrete sulla base delle quali lavorare. Detto ciò chiedo al Comitato se non sia il caso, forse, di prevedere un'ulteriore audizione - a mio avviso molto significativa - nella quale ascoltare i rappresentanti della commissione Riggio. Si aggiungerebbe, così, un elemento forse decisivo in questo panorama che vede troppi protagonisti e dove non si riescono a trovare soluzioni utili per il prosieguo del nostro lavoro.

PRESIDENTE. Senatore Pessina, probabilmente non ha avuto occasione di ascoltare la mia premessa nella quale preannunciavo che la relazione della commissione Riggio è stata consegnata ufficialmente ieri mattina alle 9,30 al sottoscritto, quale presidente del Comitato. Ne approfitto anche per ricordare che mancano solamente le audizioni dei ministri dell'interno e della difesa per poter considerare sostanzialmente concluso il nostro lavoro.

Ritengo che le contraddizioni emerse siano numerose ma, anche, identificate. La commissione Riggio e lo stesso professor Riggio hanno dato massima disponibilità a collaborare con le due Commissioni (infatti i lavori proseguiranno poi nelle singole sedi del Senato e della Camera) e pertanto possiamo ritenerci nelle condi-

zioni di giungere ad una, chiamiamola così, rivoluzione normativa (pervenendo anche ad un testo unico) che rinnovi completamente il settore.

EUGENIO DUCA. L'audizione odierna mi pare abbastanza strana; ascoltando l'intervento introduttivo del presidente Roma mi è parso chi ci trovassimo alla conclusione dei nostri lavori; con quel taglio e le ulteriori informazioni fornite al Comitato, ritengo che ormai il quadro sia, almeno per quanto mi riguarda, completo. A mio avviso quanto abbiamo ascoltato è esauriente: infatti, le audizioni di rappresentanti dell'ENAV Spa e dell'ENAC, dei responsabili della direzione del ministero, della SEA Spa, del presidente Franchi e la relazione della Corte dei conti definiscono il quadro della situazione.

Semmai, si potrebbero chiedere ai nostri ospiti suggerimenti, che pure in qualche misura ci sono stati forniti, anche se c'è chi lo ha fatto in modo più preciso e chi invece in maniera più sfumata. Credo, comunque, che la Commissione dovrà svolgere un'ulteriore riflessione perché in sostanza enti che dovevano essere vigilati dal ministero non lo sono stati ed il dottor Di Virgilio ci ha spiegato anche che sarebbe stato impossibile esercitare tale vigilanza con le condizioni, almeno di organico, nelle quali si è trovato.

Abbiamo ascoltato come alcune competenze che gli enti vigilanti dovevano avere rispetto ad altri organismi siano state parzialmente esercitate o addirittura da qualche soggetto rifiutate. L'esempio della SEA Spa, citato poco fa dall'ingegner Gualano, è evidente: si rivendicano proprietà e competenze, salvo poi rifiutarle e attribuirle ad altri nel momento in cui si verificano determinati eventi. Ciò deriva anche dal quadro normativo vigente e da una serie di azioni di riforma importanti che ci hanno permesso di resistere in momenti di forte crescita del traffico. Se non ricordo male, l'ENAC ha speso in quattro anni di più di quanto non abbia speso in 40 anni la direzione...

ALFREDO ROMA, *Presidente dell'ENAC.* Per investimenti!

EUGENIO DUCA. Come ha ricordato poc'anzi il presidente vi è qualcosa che va rivisto. La stessa segnalazione sulla carenza di organico, lamentata un po' da tutti gli enti, è un altro degli elementi che sicuramente non ha giovato. Su ciò chiedo, se possibile, un ultimo ed ulteriore contributo; mi pare di capire che un po' tutti convengano sulla considerazione che all'ENAC dovrebbero essere assegnate ulteriori competenze in termini di certificazione, anche se non so se ciò sia da estendere fino alla vigilanza dei contratti di programma.

Credo che un'ulteriore riflessione vada svolta sulla liberalizzazione dell'ENAV Spa; da quanto è emerso la societarizzazione e la capacità di sveltire sono da considerarsi positivamente, ma credo che le vicende poste in luce sul tema della sicurezza, a parte il caso specifico di Linate, debbano far riflettere sulla considerazione che da qui a tre anni si possa arrivare a liberalizzare questo settore. Credo - ripeto - che su ciò noi, in quanto legislatori, dovremo svolgere una riflessione, e chiedo ai nostri ospiti, invece, quali esperti del settore, qualche suggerimento in tal senso.

ILARIO FLORESTA. Mi trovo d'accordo con quanto affermato dal collega Duca: la premessa del presidente Roma lasciava presagire un abbassamento dei toni ed un tentativo di gettare il cuore oltre l'ostacolo. Però in tema di sicurezza, ad una domanda ben specifica formulata da un commissario, il presidente Spano asserisce di vivere dei momenti di turbamento rispetto alla sicurezza che l'ENAV Spa deve fornire nel comparto del traffico aereo. Questa è un'asserzione estremamente grave e delicata, che riporta il discorso, oltre che alla normativa, al problema della gestione dell'ENAV Spa che non avremmo dovuto affrontare in questa sede. È un tema che spetta, a mio avviso, alla competenza del consiglio di amministrazione. In questa sede si discute di sicurezza in relazione ad una gestione accentrata da parte dell'amministratore delegato ed allora chiedo al presidente

Spano di essere più preciso. Perché non si sente sicuro rispetto alla gestione? Perché pensa che qualcosa non abbia funzionato e che ciò abbia avuto ripercussioni sulla sicurezza?

Vorrei capire se, secondo il presidente Spano, esistono motivi reali per ritenere ciò e vorrei altresì conoscere il motivo per cui ha fatto simili affermazioni sulla gestione del consiglio di amministrazione di cui egli stesso fa parte. Ritengo quanto meno strano che si venga a discutere di questo in un Comitato parlamentare; se invece è un problema di consiglio di amministrazione, di incompatibilità, di organizzazione interna e di quant'altro la sede deve essere un'altra. In quanto componente di questo Comitato, vorrei comprendere meglio le questioni attinenti la sicurezza del trasporto aereo.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV Spa*. Innanzitutto ritengo che questa non sia la sede adatta per aprire un dibattito su tali argomenti. Faccio presente che il consiglio d'amministrazione dell'ENAV Spa, che è l'ente sovrano incaricato dall'azionista, il Ministero dell'economia e delle finanze, mi ha confermato l'incarico. Al di là di tutte le rimostranze, quello che conta è che il consiglio all'unanimità, tranne che per il presidente Spano, ha confermato il mio incarico perché ritiene che il mio operato vada nella direzione giusta.

In secondo luogo, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti possiede tutta la documentazione, quindi è al corrente e non è intervenuto; il Ministero dell'economia e delle finanze è anch'esso al corrente, avendolo informato personalmente, e ritengo che ciò rappresenti un fatto interno. Se poi si vuole aprire un dibattito, non credo sia corretto farlo in una sede pubblica dove, evidentemente, il tema è diverso. Chiaramente sono solo un invitato, però ciò mi sembra inopportuno e ricordo, inoltre, che gli enti competenti si sono già espressi, il consiglio di amministrazione si è espresso! Chiedo cortesemente, quindi, che tale argomento venga discusso nelle sedi opportune e non pubblicamente.

Quando si rivolgono critiche, le si deve, poi, provare in consiglio di amministrazione, in un bilancio, negli organi tecnici e così via.

RENZO LUSETTI. Sono rimasto sconcertato dagli ultimi interventi ed in ufficio di presidenza mi riserverò di argomentare meglio ciò che sto per dire. Per quanto ascoltato, per le gravi affermazioni rese in sede pubblica ed alla luce delle contraddizioni emerse, chiedo una nuova audizione del ministro delle infrastrutture, essendo tutto ciò di rilevanza politica. Poiché credo nel primato della politica, mi sembra giusto che il ministro sia di nuovo audito per esprimere le sue valutazioni politiche.

GIULIO SPANO, *Presidente dell'ENAV Spa*. All'onorevole Floresta confermo le precedenti affermazioni. L'episodio di Linate ha rappresentato la più grande tragedia, alla quale, personalmente, ho assistito nei miei 33 anni di esperienza nel settore dei trasporti, in realtà aeroportuali significative, come Roma e Milano, ed in veste di amministratore delegato di due compagnie aeree (di cui una è Alitalia team) e di presidente dell'ENAV. L'accaduto di Linate doveva insegnare a lavorare meglio, ma in effetti non l'ha fatto. Se mi chiedete, dopo avere ascoltato tutti i protagonisti, la mia franca opinione sugli AVL, sulla segnaletica diurna e notturna e sull'approntamento dei radar, non nascondo la mia confusione.

È chiaro che l'idillio si è consumato dopo la tragedia di Linate; in precedenza, vivevamo tutti bene: c'era un certo afflato e si lavorava secondo obiettivi. Che si trascurassero, poi, alcuni problemi, è risultato evidente e lo abbiamo constatato tutti, ma mai c'è stata la volontà di approfondire, in quanto, chi poteva, si metteva a disposizione per risolvere le carenze rilevate.

Rimango preoccupato, però, perché, dopo l'accaduto e le audizioni seguite, anziché analizzare le problematiche esistenti, non si è ancora deciso di avviare un progetto comune, che veda la partecipa-

zione congiunta del gestore aeroportuale, dell'ENAC e dell'ENAV, per disciplinare la materia.

GIULIO ANTONIO LA STARZA. La disciplina ci compete.

GIULIO SPANO, *Presidente dell'ENAV Spa*. Comunque, poteva essere un modo propedeutico per agevolare il vostro lavoro.

I problemi dell'ENAV non si sono esauriti l'8 ottobre, ma sono continuati in fatti, anche gravi, che ho lamentato sei giorni fa attraverso due lettere, inviate all'amministratore delegato, che non hanno avuto risposta, sulle riduzioni delle separazioni in quota.

Non entro nelle situazioni per evidenziare la disorganizzazione dell'azienda, ma esamino, semplicemente, i suoi documenti: abbiamo un direttore generale che non è in grado di operare, perché, pur avendone le capacità e le competenze, preferisce così; tuttavia, se esponessi i motivi, apparirei come il solito presidente dell'ENAV Spa che ha sempre qualcosa da ridire. Se, infatti, si acquisiscono i verbali del magistrato della Corte dei conti, riferiti non al triennio passato, ma all'attuale attività dell'ENAV Spa...

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV Spa*. Che cosa c'entrano queste cose?

PRESIDENTE. Ingegnere Gualano, in questa sede ognuno è responsabile di ciò che dice e lei non può permettersi di interrompere. Non faccia commenti, perché non ha la parola!

GIULIO SPANO, *Presidente dell'ENAV Spa*. Mi riferisco a documenti della gestione 2001, sottoscritti sia dal collegio sindacale sia dal magistrato delegato della Corte dei conti, e non al triennio trascorso, con il quale l'ingegner Gualano sostiene di non avere nulla a che fare, in quanto non in forza all'ENAV. Il che è vero in parte, perché per metà dell'anno 2000 è stato commissario straordinario della società,

pur avendo sostenuto nella scorsa audizione di essere amministratore delegato dell'ENAV solo dal primo gennaio 2001. Mi dovrebbe, allora, dire se i sei mesi trascorsi come commissario avessero o meno una loro validità.

Tale discorso è utile solamente per ripercorre in termini organizzativi (intendendomi di organizzazione di aziende complesse) le problematiche di un'azienda, che non funziona, in quanto è diretta da una persona accentratrice.

DONATO TOMMASO VERALDI. Che c'entra questo?

PRESIDENTE. Il presidente dell'ENAV sta parlando del malfunzionamento della sua azienda.

DONATO TOMMASO VERALDI. Signor presidente, sono questioni che non interessano il Comitato. Lei ha interrotto dieci volte l'ingegner Gualano, chiedendogli di rispondere alle domande. Dovrebbe fare altrettanto con il presidente dell'ENAV!

PRESIDENTE. Lei può fare un intervento sull'ordine dei lavori.

DONATO TOMMASO VERALDI. Lo faccio e le chiedo di usare la medesima forma usata finora: alle domande dei commissari, gli interpellati rispondano. Le attuali domande sull'organizzazione di un ente non riguardano la sicurezza degli aeroporti. Le chiedo, allora, di intervenire sull'audit, come, precedentemente, ha fatto.

PRESIDENTE. L'onorevole Floresta ha chiesto spiegazioni sulle gravi affermazioni del professor Spano di non poter garantire la sicurezza del trasporto aereo in Italia.

DONATO TOMMASO VERALDI. Lo chieda alla Corte dei conti!

PRESIDENTE. Che cosa c'entra la Corte dei conti? Il presidente, delegato alla vigilanza del controllo aereo, ha affermato, pubblicamente, di non poter ga-

rantire la sicurezza del trasporto aereo. Un commissario ne chiede, legittimamente, i motivi ed il professor Spano, citando alcuni episodi concernenti l'azienda di cui è presidente, li sta spiegando.

DONATO TOMMASO VERALDI. L'ingegner Gualano stava facendo lo stesso e lei l'ha interrotto.

PRESIDENTE. Le domande sono esaurite e se l'ingegner Gualano...

DONATO TOMMASO VERALDI. Non si può, però, parlare a ruota libera!

PRESIDENTE. Mi scusi, senatore, il Comitato, fino a prova contraria, è da me presieduto, per cui faccio concludere il professor Spano, dopodiché lei può prendere la parola.

GIULIO SPANO, *Presidente dell'ENAV Spa*. Non andrò fuori tema. Il riferimento al verbale del magistrato della Corte dei conti serve ad evidenziare che, dopo l'incidente di Linate, si esamina l'organizzazione aziendale e si esprimono critiche, da me anticipate, che lo stesso magistrato aveva già presentato in giugno. Posso leggere un passaggio della sua relazione?

PRESIDENTE. Professor Spano, adducendone le ragioni, lei deve spiegare i motivi che l'hanno convinta ad affermare, in modo chiaro e negativo, di non sentirsi in grado di garantire la sicurezza del trasporto aereo: ne deve spiegare i motivi senza andare oltre.

GIULIO SPANO, *Presidente dell'ENAV Spa*. Non mi sento tranquillo sulle procedure operative che impattano sulla sicurezza ed una settimana fa ho fatto l'ultimo grave rilievo. Ho scritto per ben due volte all'amministratore delegato, senza avere risposta, evidenziando la pericolosità di una procedura, da noi definita in linea con il resto degli aeroporti europei e disattesa, in particolare, dal responsabile dell'aeroporto di Fiumicino, che aveva presentato

le sue rimostranze, non essendo stata predisposta la disciplina delle organizzazioni di nostra competenza.

Sono preoccupato per l'organizzazione dell'azienda, come rilevato dal magistrato della Corte dei conti e dal collegio sindacale, per le consulenze ed i consulenti, che si sovrappongono ai nostri capaci dirigenti, determinando confusione su confusione, per le assunzioni.

GIULIO ANTONIO LA STARZA. Ho sentito dire che sul RSVM non siamo all'altezza della situazione. Il 24 gennaio è scaduto il termine e l'ENAC ha obbligato tutti i vettori a dotarsi della certificazione; tuttavia, l'ENAV non sembra essere aggiornata ed è pronta ad applicare la procedura di riduzione della separazione di tipo verticale tra due aerei, abbassata da 2.000 a 1.000 piedi. È un serio problema di sicurezza.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV Spa*. Il sistema è stato avviato in collaborazione con tutti i paesi europei. Faccio presente che la lettera del presidente Spano, come ha detto, risale a sei giorni fa, ma le problematiche sono state presentate, prima dell'incidente, al presidente della commissione Riggio a fine settembre. Esiste un documento nel mio archivio, molto simile a quello consegnato alla commissione Riggio una settimana fa, che elenca le nostre controdeduzioni.

Tornando all'argomento del RVSM, il presidente non è un'economista, non è un ingegnere e non è un gestore.

GIULIO ANTONIO LA STARZA. Le compagnie aeree si sono dovute dotare delle strumentazioni necessarie previste, facendo un notevole investimento, mentre l'ENAV non risulta adeguatamente preparato. Se è così, si permetta, allora, una proroga per tutti i vettori.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV Spa*. Vedete come si tramutano le informazioni. Preciso che ulteriori chiarimenti potrà fornirli il dottor Ciarniello, che è responsabile del set-

tore operativo dell'ENAV Spa e che ha seguito gli aspetti relativi all'istruzione, al *training* e alla progettazione. Su tali argomenti ciò che conta è quanto lui afferma (*Commenti*). No! No mi scusi ma...

PRESIDENTE. Non raccolga tutte le interruzioni. La prego, prosegua nella risposta.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV Spa*. A mio avviso, egli è la persona titolata, più di me, del presidente, della Corte dei conti e dei giornalisti. La sua risposta chiarisce quelle che sono le mie affermazioni sull'inefficienza di un servizio. La scorsa volta ho affermato che sarà l'Eurocontrol a decidere e non il presidente, né il consiglio. Saranno delle commissioni specializzate a stabilire ciò.

SANTINO CIARNIELLO, *Responsabile servizi traffico aereo dell'ENAC*. Gli impianti sono stati adeguati per l'attivazione delle procedure RVSM a partire dalla data prescritta a livello europeo. Il problema cui si è riferito il presidente è far giungere le previsioni meteorologiche di rotta, per quanto riguarda le turbolenze, ai centri di controllo. I nostri centri previsionali si trovano a Milano e a Roma Fiumicino; il dirigente responsabile ha organizzato il tutto in modo da far pervenire le previsioni dal centro di Milano ai quattro centri; ricordo che queste previsioni giungono dalla Germania e che quindi vengono trasferite via *e-mail* o tramite *fax*. Il giorno successivo, o due giorni dopo, egli ha organizzato le cose in modo tale che il centro di Fiumicino costituisse una riserva (*backup*) per il centro di Milano. Assicuro, comunque, che le nostre attrezzature per il controllo RVSM sono adeguate.

ILARIO FLORESTA. Vorrei rivolgere una domanda al presidente Spano. Le lettere di osservazione che egli, giustamente, da presidente dell'ENAV Spa invia...

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV Spa*. Alle quali risponderò domani mattina!

ILARIO FLORESTA. La prego!

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV Spa*. Non ho avuto il tempo materiale per rispondere a tali osservazioni. Risponderò domani mattina!

PRESIDENTE. Ingegnere Gualano, se vuole può rispondere anche adesso. Onorevole Floresta, lei ritiene utile tornare sull'argomento?

ILARIO FLORESTA. No! Vorrei chiedere al presidente Spano se vede, anche al di fuori dell'ENAV Spa, altri motivi oggetto di osservazione e di eventuali inefficienze. Lei ha inviato lettere di osservazioni anche a SEA Spa, ENAC, eccetera?

All'amministratore delegato vorrei chiedere, invece, perché non si dà risposta ai quesiti che pone il presidente dell'ENAV Spa. Credo che egli abbia tutto il diritto di controllare se le cose funzionino o meno; anzi, ad una domanda specifica rivolta al dottor Spano per sapere se egli ritiene che la gestione possa incidere sulla sicurezza del volo, è stato risposto sì, ma ho ascoltato al riguardo anche argomentazioni che non ho ben compreso. Allora vorrei sapere da lei se tali argomentazioni possono portare a gravissime conclusioni come quella di considerare dubbia la sicurezza del volo, in relazione al servizio che presta ENAV Spa.

SANDRO GUALANO, *Amministratore delegato dell'ENAV Spa*. No, nel modo più assoluto! Sono pronto in qualsiasi sede, sia essa tecnica, universitaria od internazionale — qui è il punto — a provare che il sistema RVSM, e quindi dell'aviazione

civile italiana, per quanto riguarda l'ENAV Spa (chiamerò a rispondere delle affermazioni che sono state fatte) è adeguato in tutti i suoi aspetti, funzionali, organizzativi, del settore meteorologico, come ha affermato il direttore della parte operativa: confermo ciò nel modo più assoluto! Si è anche affermato che le compagnie aeree non si sono ancora adeguate al sistema RVSM. Bisogna stare attenti a non incorrere, per motivi commerciali, in distorsioni della verità. Credete forse che sia semplice fare ciò che ho fatto il giorno 24 a mezzanotte? È stato complicato e mi meraviglio che il presidente di una società faccia certe affermazioni in una sede pubblica quando conosce benissimo l'impegno che hanno assunto tutti i tecnici dell'ENAV Spa e anche delle compagnie aeree. Siamo invece tutti soddisfatti di come è partito un servizio che solo un mese fa ci faceva tremare! Mi meraviglio che si venga in una sede pubblica a contestare un fatto senza prove documentali!

PRESIDENTE. Ringrazio tutti gli intervenuti. La proposta di ascoltare in questa sede il ministro Lunardi sarà valutata in sede di ufficio di presidenza.

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 16.25.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la stampa
il 15 febbraio 2002.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO