

La seduta comincia alle 9.50.

(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 è garantita anche mediante l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso.

(Così rimane stabilito).

Esame dello schema di documento conclusivo.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'esame dello schema di documento conclusivo dell'indagine conoscitiva sulla sicurezza del trasporto aereo.

Avverto che la pubblicità delle sedute del Comitato è assicurata secondo le forme consuete previste dagli articoli 65 e 144 del regolamento della Camera che prevedono la resocontazione stenografica della seduta.

Ricordo che nella riunione del 9 maggio 2002 ho sottoposto all'ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, una prima bozza dello schema di documento conclusivo. Successivamente, sulla base degli orientamenti espressi nel corso della citata riunione ed in quella del 14 maggio 2002, è stata elaborata una versione modificata del suddetto documento, che è stato inviato a tutti i componenti del Comitato nella giornata di giovedì 16 maggio.

Al testo di tale documento sono state infine apportate alcune modifiche formali e di coordinamento ed è stata aggiunta una breve premessa *(vedi allegato)*.

Nella seduta odierna, il Comitato è chiamato all'adozione del testo da trasmettere alla IX Commissione della Camera e alla 8^a Commissione del Senato, ai fini del suo esame secondo le rispettive norme regolamentari.

Come ho già avuto modo di precisare in sede di ufficio di presidenza, il Comitato non procederà alla votazione di proposte emendative, il cui esame è invece riservato alle singole Commissioni. Come è avvenuto in altre occasioni, anche in questo caso si cerca di fare in modo che gli eventuali emendamenti siano identici, sia alla Camera sia al Senato, in modo tale da procedere, alla fine, all'adozione e all'approvazione di un documento conclusivo unico. Però, è anche accaduto che alla Camera e al Senato fossero presentati emendamenti non identici; il nostro auspicio, chiaramente, è che tali emendamenti non siano, alla Camera e al Senato, difformi.

GIORGIO PANATTONI. Presidente, intervengo per chiedere il rinvio della seduta di almeno mezz'ora, dato che molti colleghi non sono ancora presenti.

PRESIDENTE. Per la Camera non credo vi siano problemi, dato che la stessa è stata convocata per le 18. Il problema si pone invece per il Senato, convocato per le 10. Tuttavia, propongo di proseguire con il dibattito, tenendo però conto che alcuni colleghi devono ancora arrivare.

GIORGIO PASETTO. Oltre a concordare sulla richiesta di aggiornamento for-

mulata dall'onorevole Panattoni al fine di consentire che tutti i rappresentanti dei gruppi parlamentari siano presenti, chiedo in cosa il testo che abbiamo a disposizione differisca da quello precedente. Vorrei inoltre sapere come procederemo nei nostri lavori.

PRESIDENTE. Sono state aggiunte una premessa e delle modifiche; in particolare, è stata aggiunto il resoconto sull'incidente avvenuto a Linate, in cui è riportata anche una citazione dell'ENAV (quest'ultima era stata riportata anche in precedenza). Si tratta di una precisazione ulteriore.

GIORGIO PASETTO. Il testo quindi è sostanzialmente identico.

PRESIDENTE. Il testo è identico, salvo l'aggiunta di una premessa.

GIORGIO PASETTO. Per quanto concerne l'ordine dei lavori del Comitato?

PRESIDENTE. Per oggi è prevista l'apertura e la conclusione della discussione sullo schema del documento conclusivo. Ciò non preclude la possibilità che separatamente le due Commissioni procedano ad emendare il testo, anche perché l'adozione del documento conclusivo non è compito del Comitato paritetico, ma spetta alle due Commissioni interessate (la IX della Camera e l'8a del Senato).

Poiché a tale argomento sono state già dedicate alcune precedenti sedute e dato che il relatore ha proposto uno schema di documento conclusivo largamente modificato rispetto alla prima stesura, occorre innanzitutto capire se le modifiche sostanziali apportate, che hanno tenuto conto di ciò che era stato detto, abbiano incontrato il favore dei commissari.

Sospendo brevemente la seduta.

La seduta, sospesa alle 10, è ripresa alle 10.15.

PRESIDENTE. Riprendiamo, dunque, i nostri lavori. Ricordo ai colleghi frattanto sopraggiunti l'intenzione del Comitato di

adottare un testo — sul quale stiamo per aprire la discussione —, sapendo già che le eventuali proposte modificative saranno presentate ed elaborate nelle sedi delle Commissioni competenti dei due rami del Parlamento. Quindi, sostanzialmente, la seduta di stamani serve per accertare la sussistenza di una presa d'atto favorevole del testo proposto, in modo da poterlo trasmettere, poi, alla IX Commissione della Camera ed all'8^a del Senato.

ANDREA GIBELLI. Signor presidente, a mio avviso lo schema di documento conclusivo da lei proposto alla nostra attenzione raccoglie, soprattutto nella prima parte, lo stato d'animo scaturito da un percorso lungo e difficile, che ha comunque testimoniato di una situazione nella quale le responsabilità, nel campo della sicurezza, sono apparse non chiarissime. Causa anche le strumentalizzazioni operate dalla stampa nei riguardi di alcune vicende, abbiamo assistito a momenti di grande tensione, sia dal punto di vista emotivo (con i disastri aerei oggetto di discussione), sia per quanto è potuto emergere attraverso i soggetti chiamati dalla normativa vigente a vigilare su tali aspetti. Quindi, il punto centrale, evidenziato nella relazione, afferisce alla possibilità di aumentare il livello di sicurezza.

Per quanto riguarda, quindi, le osservazioni conclusive rispetto allo scopo della nostra indagine — individuare linee guida per la riforma dell'aviazione —, giustamente, al punto 8.1, lettera a), relativo a tali osservazioni viene stabilito, tra gli obiettivi principali, il seguente: aumento del livello di sicurezza. Si indica, quindi, di conseguenza, l'esperienza maturata in rapporto alla necessaria riduzione della complessità: al riguardo, ricordo alla Commissione il rimpallo di responsabilità tra strutture via via sovrappostesi quanto a responsabilità di natura tecnico-amministrativa. Si fa riferimento, infine, alla mancanza della gerarchizzazione decisionale.

Ritengo si sia svolto un buon lavoro, nella direzione auspicata. Anche se, come testé ricordato, siamo in una fase del-

l'esame del documento in cui non è previsto l'esame di modifiche al testo proposto, mi preme comunque fare una osservazione alla Commissione in modo tale che, nella successiva fase emendativa, prevista secondo il programma da lei illustrato, si tenga conto dell'aspetto che, a mio modo di vedere, dovrebbe essere contraddistinto in maniera più puntuale: il controllo sulla sicurezza. A pagina 63 dello schema che ci è stato distribuito troviamo un articolato che, per quanto riguarda il comparto del settore aereo, individua cinque momenti di gerarchia politica, tecnica, amministrativa e gestionale, stanti le premesse già indicate: riduzione della complessità, aumento della sicurezza e gerarchizzazione decisionale. L'aspetto che a mio modo di vedere risulta fondamentale è il controllo sulla sicurezza, indicato al punto *b)*, con l'ENAC quale soggetto investito direttamente di tale competenza.

L'osservazione che voglio fare ha questo tenore: riteniamo che il controllo debba essere associato — le formule verranno individuate nella successiva fase legislativa — all'indirizzo politico-economico, indirizzo che deve essere in capo alla funzione pubblica del ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Ciò non per contraddire la necessità di una gerarchizzazione ma per evitare che si imputi alla politica la responsabilità che, invece, oggi, con questo modello semplificato, attribuiamo a strutture che, pur essendo emanazione della politica, alla fine ad essa non rispondono in maniera diretta. Vorrei specificare meglio tale concetto, che non vuole significare una sorta di sovietizzazione della struttura; vuole, piuttosto, individuare, oggi, con gli strumenti che possiamo definire, un collegamento di controllo, che lasci sì in capo ad ENAC le funzioni individuate ma permetta anche, alla politica, di trovare le risposte che in tutto il percorso del Comitato, spesso, sono venute a mancare. Faccio un esempio banalissimo, proprio di piccola scuola amministrativa, a livello di comuni e province: spesso, il sindaco cui si chiede se sia sua la responsabilità in ordine a determinate questioni ci rinvia ai funzionari del

comune e alle loro competenze. Nel campo in oggetto, però, un tale tipo di sovrapposizione e tali « vie di uscita » non dovrebbero sussistere.

Sarebbe auspicabile quindi che, pur mantenendo in capo ad ENAC l'organigramma ed il perimetro legislativo ed amministrativo da noi individuato, si collegasse, in fase legislativa, la necessità di aumentare il livello di sicurezza alle funzioni di controllo di carattere generale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dicastero che oggi dà gli indirizzi politici ed economici. In futuro, infatti, un tale anello di congiunzione potrebbe consentire di ottenere le risposte che purtroppo, in questi mesi, non abbiamo potuto raccogliere, almeno in maniera diretta. Si lascerebbe, quindi, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti — e dunque alla funzione pubblica — l'ultimo anello di controllo rispetto ad una struttura che sicuramente è più snella ed efficiente ma che non può sostituire completamente la funzione pubblica di carattere generale.

GIORGIO PASETTO. Senza con questo volere attribuire alcuna responsabilità al presidente, vorrei far presente che la seduta odierna coincide con noti appuntamenti internazionali. In questo quadro, anche atteso il blocco generale dei trasporti, vi è il rischio che, obiettivamente, non si possano affrontare, nella fase conclusiva, un confronto ed un dibattito utili per addivenire alla definizione del documento. Il fatto che la discussione si debba aprire e chiudere oggi, determina, certo, talune difficoltà; anche se ribadisco che non vi è alcun tentativo di allungare i tempi di esame, credo vi sia il modo, in questa settimana, di approfondire il contenuto della relazione di guisa che si passi, poi, alla fase successiva incardinata presso le competenti Commissioni di merito.

Detto ciò, farei anzitutto una premessa; abbiamo sempre sostenuto che l'indagine conoscitiva fosse sostanzialmente propedeutica all'elaborazione e alla fissazione delle linee di intervento; ma, dalla lettura attenta del documento, che apprezziamo —

abbiamo già avuto modo di sottolinearlo —, l'impressione che se ne ricava è la seguente. Ho insistito molto sul fatto che il documento dovesse essere articolato su due assi: il primo, incentrato sull'indagine conoscitiva svolta; sulla base di esso un secondo asse, (l'individuazione delle linee di intervento). A me pare che, in qualche misura, ad una rilettura attenta, si abbia l'impressione (ma potrebbe essere solo un'impressione) che l'obiettivo della riforma abbia, per certi versi, condizionato la prima parte del documento. Si tratta, forse, di un'interpretazione di parte; però, si ha tale impressione. Probabilmente, uno sforzo di maggiore obiettività — non vorrei dire un impegno asettico — nell'ambito del lavoro che avremmo dovuto condurre, ci avrebbe fatto comprendere meglio i fatti; infatti, siamo partiti dall'indagine sugli eventi accaduti all'aeroporto di Linate, non da altro. Abbiamo iniziato il nostro lavoro da quei fatti, perché quei fatti ci aiutassero a capire la funzionalità o meno del sistema.

Ora, è indubbio che il lavoro di indagine è stato ampio, e che in questo percorso la nostra conoscenza si è certamente arricchita. Questa è la prima questione, che abbiamo sempre posto e che riproponiamo rispetto allo schema di documento conclusivo.

Disfunzioni e carenze, a mio avviso, non possono indurci a pensare che sia tutto da rifare. Sarebbe un grosso errore — ma non perché si debba tutelare o difendere quanto fatto finora — immaginare che quell'evento (che, tra l'altro, si è verificato in quell'aeroporto) possa rimettere in discussione l'insieme di un impianto che abbiamo sempre sostenuto debba essere sostanzialmente rivisto (poi dirò in quale direzione).

La seconda considerazione che formulo, quindi, è relativa all'opportunità di ipotizzare un percorso; del resto, è il Governo stesso, con la nomina di Fornasiero prima e con l'istituzione della commissione Riggio dopo, a voler quasi procedere lungo le linee di una riforma complessiva che in questa sede, in qualche misura, viene sostanzialmente ripresa.

Credo che in questo settore vi siano competenze e professionalità: penso, per esempio, ai piloti o ai rappresentanti dei diversi enti oppure, non da ultimo, alla qualità dei controllori del traffico aereo, al di là di come il relativo ente sia stato sostanzialmente gestito. Voglio dire ciò perché, altrimenti, si ha l'impressione di un sistema che non regge da nessuna parte mentre, in realtà, anche se tale sistema presenta problemi di scollamento, di vuoto e di mancata applicazione degli annessi ICAO di riferimento, non ci troviamo di fronte ad un problema di riordino di carattere generale; se ci incamminiamo lungo questa strada, ho l'impressione che non arriveremo rapidamente ad individuare le risposte giuste.

La terza considerazione che vorrei fare, signor presidente, è che ci troviamo di fronte a situazioni diverse. Ipotizzare un sistema di gestione aeroportuale uguale in tutto il paese vuol dire immaginare una realtà che non esiste. In tutto il Mezzogiorno, salvo Palermo e Napoli, esiste un sistema aeroportuale differenziato per il quale è difficile, se non addirittura impossibile, poter immaginare non tanto un'unica disciplina, ma politiche che non tengano conto di tale condizione. Questa è la specificità del nostro paese, e ciò vale per tutte le azioni di governo, perché ci troviamo in un paese che ha il problema del Mezzogiorno, dei piccoli aeroporti e di realtà completamente diverse tra loro.

Nello schema di documento conclusivo sono state individuate alcune questioni, quali il ritardo nell'applicazione della normativa ICAO e la scarsa attenzione della situazione italiana al contesto europeo. Credo che il limite delle riforme finora approvate e dei provvedimenti adottati sia, sostanzialmente, proprio quello di aver tenuto in scarsa considerazione il contesto europeo; ritengo, infatti — e non si tratta di un problema di turismo politico — che sia mancato il rapporto ed il contatto sia con le indicazioni e con quanto sta maturando all'interno della Commissione competente del Parlamento europeo, sia con le altre autorità aeroportuali europee. Per quanto riguarda le gestioni aeropor-

tuali e le responsabilità, ad esempio, si fa riferimento ad esperienze che erano approdate alle indicazioni contenute in questo schema di documento e che oggi, invece, vengono rimesse in discussione sulla base dell'esperienza maturata sul campo. Mi rendo conto, infatti, che questo settore presenta elementi di grande elasticità e deve avere elementi di grande adattamento, perché la situazione dei processi di sicurezza è destinata a mutare sulla base degli eventi e delle esperienze maturate; ci troviamo, cioè, in una situazione in cui è abbastanza difficile pensare di regolare tutto, proprio perché si tratta di un settore che presenta, di per sé, una notevole evoluzione.

Non possiamo neanche ignorare che la tragedia di Milano è accaduta in quel contesto specifico e che il Governo ha fatto una politica di annunci. Noi abbiamo fatto un'altra cosa: questo è un ruolo che, con grande franchezza, va riconosciuto nella conduzione dei lavori della Commissione. Tuttavia, come possiamo ignorare che nella prima fase, che ha avuto e continua ad avere ripercussioni, ci siamo trovati di fronte a nomine di commissari, ad un viceministro che è venuto per dire alcune cose ed è poi scomparso dalla scena, al contrasto tra il ministro ed il viceministro sul terreno delle competenze che dovevano essere affidate al commissario Fornasiero ed alla commissione Riggio?

Credo anche che non avere a disposizione due documenti essenziali in circolazione, quelli della magistratura e dell'indagine amministrativa, ci abbia sostanzialmente privato di un punto di vista non tanto per quanto riguarda i problemi delle responsabilità penali — perché abbiamo sempre affermato che non eravamo interessati al problema delle responsabilità personali —, ma perché credo che la lettura di quei documenti ci avrebbe aiutato. Si è trattato, infatti, di un'indagine che giunge anche all'individuazione delle responsabilità (ed altro non poteva essere, trattandosi di un'indagine di carattere penale), ma che, pur tuttavia, ha come presupposti elementi di analisi che sono, possono e dovevano essere estremamente

utili per il nostro lavoro, così come il lavoro svolto dall'agenzia per la sicurezza del volo. Vi sono, inoltre, situazioni (che, a mio avviso, non andavano riscontrate soltanto sulla base di queste indagini) che forniscono indicazioni soprattutto in ordine ai punti di debolezza del sistema della sicurezza che devono essere definiti e che ritengo dovrebbero trovare una loro ragione di modifica all'interno dello stesso schema di documento.

Non diciamo che esiste una responsabilità ed una inadeguatezza per ragioni di carattere politico o di schieramento, perché mi sembra che la gestione dell'aeroporto di Linate sia un dato dal quale non possiamo assolutamente prescindere. Comprendo lo sforzo, ma qui non c'è un punto di ragione politica, bensì una constatazione del modo in cui l'evento si è verificato. E dal momento che il presidente compie un'operazione che ha una sua coerenza dal punto vista politico, tale esperienza è il postulato dal quale partono le audizioni per arrivare alle linee guida di riforma. Allora, se è questo, dobbiamo dire con molta franchezza che esistono responsabilità e disfunzioni che attengono alla gestione aeroportuale. In altri termini, se quello è lo specchio della situazione, dobbiamo dire con grande chiarezza che per quanto riguarda il problema relativo alla segnaletica orizzontale e verticale — ed, anche in questo caso, è inutile dire che sostanzialmente vi era l'ATA e che l'aeroporto aveva una specie di situazione di serie A ed una di serie B, per cui quella di serie B viaggiava per conto proprio —, le competenze e le funzioni relative a tale tipo di responsabilità attengono alla gestione aeroportuale dell'aeroporto di Linate.

Diventa incomprensibile un aspetto che, con grande correttezza e trasparenza, viene qui citato: l'atterraggio dell'aereo *Cessna*. Si è detto che quell'aereo non poteva atterrare; ebbene, poi quel velivolo è ripartito! Chi lo ha fatto ripartire? Di chi era la responsabilità? Chi ha autorizzato quell'aereo a ripartire se prima non poteva atterrare?

Emergono tutta una serie di elementi, in qualche modo « in chiaroscuro », rilevati

anche dalla stessa relazione del presidente, che a mio avviso denotano, lo ripeto, che su questo punto dobbiamo essere estremamente più chiari. Il presidente ci ha sempre sollecitato sottolineando che ci troviamo di fronte a oltre 100 morti che non aspettano giustizia da noi ma dalla magistratura. Ma siamo comunque membri del Parlamento che rappresenta il popolo italiano ed abbiamo compiuto uno sforzo e svolto un lavoro che non riguardano, ripeto, responsabilità di carattere personale ma i fatti, sui quali dobbiamo comunque essere estremamente chiari.

Emerge di fatto per gli aeroporti — non soltanto in quel momento ed in quella situazione — una condizione di grave rischio; credo che questa sia anche la definizione che danno altri documenti che si sono occupati di questa vicenda. Risulta pertanto una situazione complessiva di grave rischio, con responsabilità e comportamenti anche storicizzati. Non sono condizioni determinatesi quel giorno. Lo ripeto, sullo stato dell'aeroporto di Linate in particolare, dalla consultazione della prima parte del documento (che ho letto due o tre volte) si evince come sostanzialmente tutto si riduca ad affermare che la responsabilità è dell'ATA, a fare determinate affermazioni sull'attraversamento, a cosa servisse l'utilizzo di quell'accesso, eccetera. A parte tutto ciò, si configura, comunque, una realtà dell'aeroporto nella quale si immagina una situazione di serie A e poi un'area che non definisco di abbandono ma comunque di secondo livello.

Vi sono poi i problemi legati alla mancanza di aggiornamento delle carte dell'aeroporto, del radar di terra e per ultimo il ritardo dell'azione di soccorso. Se il nostro obiettivo è quello di occuparci dei problemi della sicurezza e dei relativi interventi, dobbiamo anche parlare dell'allertamento dei Vigili del fuoco; si evince che la causa di morte di chi si trovava a bordo dell'aereo *Cessna* non dico sia legata sostanzialmente al ritardo di questo intervento ma certamente anche qui c'è stato un ritardo nell'azione di soccorso ed anche nell'allertamento dei Vigili del fuoco.

Riteniamo che questi siano i punti non chiari della prima parte del documento e che su questi aspetti vi sia la necessità di affermare, con molta trasparenza, quali siano stati gli elementi che hanno concorso agli eventi e quale fossero in quel momento lo stato e le responsabilità della gestione aeroportuale. Insistiamo in particolare su un terreno che eviti quegli elementi di inclusione e di giudizio presenti; in qualche modo, la prima parte del documento è «impastata» anche di un ragionamento che lega e proietta i problemi di intervento e le linee che riguardano la seconda parte.

Vorrei ora affrontare alcune considerazioni che riguardano la seconda parte del testo del documento. Che il sistema avesse ed abbia bisogno di aggiustamenti è una questione sulla quale siamo pienamente d'accordo. Sulla affermazione di una necessità dell'applicazione delle norme ICAO ritengo che i termini vadano usati nel modo giusto. Una tale applicazione comporta un recepimento che tenga conto del contesto, con riferimento appunto a quella che è la situazione degli aeroporti italiani.

Credo che il problema dell'omogeneizzazione sia la questione fondamentale, anche per il tipo di politica che, più in generale, portiamo avanti, ovvero di una dimensione e prospettiva in senso europeo. Ma se ciò è vero deve esserlo sulla base di azioni e di interventi connessi in qualche modo a quelle esperienze, alle direttive ed al dibattito in materia svoltisi a livello europeo.

Vi è un altro elemento che volevo evidenziare e che qui è stato ripreso; devo dare atto, infatti, che tra la prima e la terza bozza del documento si nota un certo apprezzamento verso le risultanze del dibattito. Vi è quindi una questione fondamentale: se è vero che si vuole tener conto di una riforma della Costituzione in senso federalista — vedremo poi con quali modalità, posizioni e valutazioni — bisogna aver presente che non si tratta soltanto di un principio astratto. Rischiamo di trovarci di fronte, infatti, ad una presa di posizione delle regioni; vi sono compe-

tenze specifiche, ad esempio, che attengono ai problemi della formazione, dell'occupazione e al problema urbanistico quali l'ubicazione e l'ampliamento delle strutture aeroportuali. Non a caso, le gestioni aeroportuali sono in gran parte legate agli enti locali, a cominciare dalla SEA Spa, che credo lo sia per il 70-80 per cento. Non vi è pertanto soltanto un problema di immissione di capitali ma anche di rivendicazione di un elemento di territorialità molto forte. Questo è un aspetto che ho avuto modo di apprendere; immaginare che non vi siano questo elemento di territorialità e la nuova competenza dovuta alla riforma federalista significherebbe ignorare il mutamento avvenuto a livello costituzionale.

Un altro punto del documento che ho apprezzato è l'assenza di riferimenti a quell'organismo di cui non ricordo bene il nome, credo fosse il COSTA. Abbiamo quindi già ottenuto un risultato grazie al confronto che abbiamo svolto: quella struttura *a latere* del ministero non esiste più. Ora, dovendo però immaginare l'impianto di una simile ipotesi (il collega della Lega, se non sbaglio, reclamava un'autorevolezza ed un ritorno in campo della politica), dovremmo chiarire meglio cosa ciò voglia dire. Cioè se per ruolo della politica si intenda un ruolo ed un'incidenza forte del ministero, del ministro o del Governo. Si devono chiarire meglio questi termini perché ministro e Governo non sono la stessa cosa e va chiarito in che misura siano interessati l'uno e l'altro.

Vi è poi una questione che riguarda la separazione tra regolazione e gestione. È inutile invocare la coerenza, gli annessi ICAO, eccetera: il soggetto al quale spetta la regolazione non può occuparsi della gestione! Su questo dobbiamo essere ancora più precisi di quanto è attualmente stabilito. Non è certo questa la fase nella quale fissare le funzioni e i compiti ma si tratta comunque di un punto cardine: per i compiti di regolazione vi deve essere un soggetto terzo al quale far assumere anche determinate competenze, quali ad esempio quelle dell'ENAV che si autocertifica.

PRESIDENTE. Onorevole Pasetto, non è così!

GIORGIO PASETTO. Ma deve essere chiaro, per esempio, che l'ENAC non può avere compiti di gestione. È un problema di terzietà che incontreremo nuovamente allorché affronteremo il tema delle gestioni aeroportuali.

Non so se convenga immaginare un percorso anche per l'Agenzia per la sicurezza del volo: si tratta di un'altra cosa. Non abbiamo alcun interesse, nell'economia di un qualcosa che si presenta già corposo e che poi confluirà anche in una proposta di legge, ad inserire una modifica anche per l'Agenzia per la sicurezza del volo. Semmai, in questo caso il problema è un altro, esiste, cioè, il problema dei mezzi, delle risorse e della necessità di chiarire meglio il rapporto con le indagini che vengono attivate dalla magistratura.

Un altro aspetto delicato è la questione del direttore di aeroporto. Posso anche immaginare che in una fase relativa al processo si presenti un problema di coordinamento della figura del gestore aeroportuale ma il mio interrogativo è rivolto anche all'ipotesi che l'evidenza pubblica non faccia capo al gestore aeroportuale. Si rileva nuovamente la questione della terzietà. Infatti, come può un gestore essere sovraordinato (almeno questa è l'ipotesi del documento del presidente Romani) rispetto agli altri interlocutori che agiscono privatamente nell'aeroporto ed essere allo stesso tempo un elemento di concorrenza ed avere una funzione, non dico di dominio, ma certamente una funzione forte rispetto agli altri soggetti?

Questo punto andrebbe affrontato e chiarito, così come dovrebbe essere chiarito il ruolo del ministero.

Per quanto riguarda le gestioni aeroportuali, non possiamo immaginare di regalare con un blitz gli aeroporti facendoli passare da una gestione parziale ad una totale senza prevedere, in una fase di liberalizzazione e privatizzazione, da me condivisa, una gara ad evidenza pubblica. Abbiamo un regime decennale di proroghe.

Esistono inoltre altri punti di dettaglio che affronteremo successivamente, dato che in questa fase ci stiamo confrontando sul documento. In conclusione, mi pare che uno sforzo sia avvenuto, ma, non so se per problemi politici interni alla maggioranza, non è stato possibile concludere su linee ed indicazioni che potessero trovare un pieno accoglimento da parte nostra.

GIORGIO PANATTONI. Per presentare proposte e considerazioni sul documento conclusivo, che ho apprezzato in quanto frutto di un lavoro analitico, vorrei richiamare il titolo dell'indagine conoscitiva: indagine sulla sicurezza del trasporto aereo. Credo sia necessario tenere ben separati i due piani di ragionamento, l'uno relativo alla sicurezza e l'altro riguardante i possibili lineamenti di una riforma del sistema, strettamente collegati ai risultati derivati dall'indagine.

Suggerisco di accentuare le considerazioni sulla sicurezza, che trovo nel documento troppo sfumate; a tale proposito, reputo estremamente importante mettere a fuoco i problemi e le risultanze dell'indagine per definire chiaramente gli obiettivi degli interventi riguardanti la sicurezza del trasporto aereo. Dovremmo svolgere un'attenta analisi per aggiungere, alla fine della prima parte del documento, alcune conclusioni a cui è possibile pervenire sulla base di quanto verificato nel corso delle audizioni e nelle considerazioni conseguentemente svolte.

Mi pare che durante l'indagine conoscitiva siano emersi alcuni problemi, che elenco schematicamente: problemi di normativa, di attribuzione di responsabilità, di coordinamento operativo dell'attività, di comportamento dei soggetti interessati e di rispetto delle regole definite. Dobbiamo approfondire questi aspetti perché sono l'essenza della questione legata alla sicurezza.

Entrerò nel merito portando qualche esempio. Per quanto riguarda le lacune di normativa, sono rimasto sorpreso — come credo molti di noi — del fatto che le regole dell'aviazione commerciale non siano au-

tomaticamente estese all'aviazione generale (come è emerso dalla vicenda di Linate) oppure che le carte siano troppo approssimative. Potrei portare anche altri esempi, ma la normativa, sotto questo profilo, mostra carenze vistose. Una delle conclusioni che dobbiamo trarre dall'indagine è che anche la normativa non è completa e rappresenta un'area di lavoro rilevante.

Relativamente alle lacune di attribuzione univoca di responsabilità, è emerso palesemente, nel corso dell'indagine conoscitiva, il rimpallo di responsabilità tra i vari enti, e la diversa interpretazione dello stesso fenomeno dimostra la gravità della situazione.

Affrontando la questione delle lacune di coordinamento operativo sono rimasto anch'io sorpreso che l'annuncio e la verifica dell'incidente di Linate siano avvenuti casualmente, da parte di un aereo in fase di decollo o di altre persone (come ad esempio un tassista che ha telefonato ad un numero della protezione civile affermando di aver udito un forte rumore). Se sono questi i sistemi di coordinamento operativo di emergenza, mi sembrano molto modesti.

Vorrei ora affrontare un punto che reputo fondamentale: le lacune nei comportamenti. Le leggerezze e le approssimazioni nei comportamenti di molti soggetti sono particolarmente importanti ai fini della sicurezza. Ad esempio, la mancata verifica dei requisiti dei piloti dell'aereo per poter operare in categoria 3 è gravissima; non si capisce per quale motivo sia consentito ad un aereo di compiere determinate operazioni in una situazione delicata, se non potrebbe farlo. La mancanza di una verifica puntuale della ripetizione delle istruzioni ricevute dalla torre di controllo è un altro elemento sconvolgente, perché, in particolare a Linate, è emerso chiaramente che l'approssimazione e la mancata verifica sono state cause fondamentali dell'incidente. È avvenuto un *misunderstanding* di fondo tra l'operatore della torre di controllo ed il pilota dell'aereo, ed ognuno ha seguito la propria percezione della situazione fino

all'impatto. Si tratta di lacune e di comportamenti relativi all'operatore umano molto importanti.

L'ultimo punto, che ho prima schematicamente enunciato, riguarda le lacune nel rispetto delle regole. È inutile stabilire regole, se non vengono rispettate. Gli esempi sono molti: i messaggi enunciati in parte in inglese e in parte in italiano; la tolleranza verso carenze note a tutti, come le luci e le segnalazioni; il prevalere di abitudini in luogo dell'esecuzione di rigorose procedure, in particolare nell'ambiente di aviazione generale (nonostante tutti fossero a conoscenza che quel raccordo non doveva essere percorso in una certa direzione, molti lo percorrevano, come avviene alla guida delle automobili quando si percorre nel verso contrario una strada a senso unico, sperando che nessuna macchina provenga dalla parte opposta). Dobbiamo distinguere chiaramente tra il rispetto delle regole ed i comportamenti abitudinari.

Occorre richiamare attentamente questi aspetti, anche perché sono convinto che la cultura della sicurezza debba inserire la persona al centro del sistema.

Con ciò intendo dire che qualche volta è meglio avere un comportamento rigoroso su una regola magari incerta, che non interpretare sistematicamente le regole. Dico ciò perché in questa dimensione non si sa più di chi sia la colpa, quali siano i fatti e quale sia la concatenazione a livello di sistema; mi pare pertanto molto sbagliato un sistema di tolleranza di questo tipo.

La sicurezza rappresenta un valore talmente importante, che nessuna situazione deve vedere il prevalere di interessi commerciali. Poiché siamo in regime di privatizzazione, vorrei che la nostra indagine si chiudesse con un'osservazione forte: non possono infatti esistere motivi di carattere commerciale che possano prevalere in qualche modo sugli aspetti della sicurezza. Per attribuire ad un privato - il quale ha come obiettivo la massimizzazione del traffico dell'aeroporto - anche il compito della verifica dei comportamenti sulla sicurezza è necessario essere preventiva-

mente molto sicuri che non vi sia inquinamento in tale tipo di attività, essendo quest'ultima un'attività fondamentale che va garantita ai cittadini in modo formale, duraturo e sistematico.

Credo che la nostra indagine, almeno nella prima parte, dovrebbe concludersi proprio con queste considerazioni, che mi sembrano estremamente importanti e peraltro facilmente trasmissibili. Si tratta infatti di obiettivi di carattere generale che investono il problema della sicurezza e che sarebbe pertanto opportuno schematizzare fino in fondo, anche per meglio esplicitare il significato di un'indagine conoscitiva sulla sicurezza del trasporto aereo. La definizione di questi obiettivi dovrebbe essere ovviamente preliminare rispetto alle linee di indirizzo della riforma, che sono invece tutt'altra cosa, in quanto da un lato attengono alla sicurezza, potendone migliorare alcuni aspetti, dall'altro investono problemi di sistema che vanno ben oltre il problema della sicurezza, riguardando problemi di efficienza, di funzionamento, di contenuto e quant'altro, che sono esterni all'obiettivo fondamentale dell'indagine conoscitiva da noi condotta.

Vorrei quindi avanzare un suggerimento di carattere operativo affinché alla fine della prima parte venga introdotto un capitolo di conclusioni che riassume questi concetti fondamentali - ed eventualmente altri ritenuti opportuni -, con stretto riferimento al tema dell'indagine conoscitiva, e cioè la sicurezza del trasporto aereo. È opportuno infatti chiudere bene questa parte, prima di aprire quella relativa ai lineamenti di modifica del sistema; mi sembrano infatti due aspetti che meritano pari dignità, dal momento che la presente indagine conoscitiva è finalizzata non alla modifica del sistema, bensì a garantire la sicurezza nel trasporto aereo.

PRESIDENTE. Poiché è difficile ipotizzare un'ulteriore occasione di incontro per questa settimana, qualora non dovessimo trovare un accordo questa mattina l'alternativa sarebbe quella di rimandare di una settimana l'inizio dell'esame del documento con le eventuali proposte emenda-

tive nelle Commissioni di competenza.

Tuttavia, vorrei dire che mi sembrava fosse stato fatto un grosso sforzo rispetto alle indicazioni e alle riflessioni avanzate nel corso dell'ultima riunione, mentre non ho colto negli interventi effettuati questa mattina la comprensione di ciò. Ho infatti cercato di eliminare dalla prima bozza tutto quanto poteva essere oggetto di discussione e di differenziazione fra i gruppi, nell'intento di far pervenire al Comitato un documento che fosse condivisibile da parte di tutti. Riguardando gli appunti presi nella scorsa riunione, mi sembrava che almeno questo obiettivo da parte del relatore fosse stato raggiunto.

Anche il ragionamento svolto dall'onorevole Panattoni non fa altro che ripercorrere una discussione di carattere generale, mentre oggi dobbiamo concludere con l'adozione di un testo base.

Pertanto, se anche le forti modifiche apportate al documento non sono sufficienti affinché questo documento possa essere condiviso da tutti, vi dico con grande tranquillità che non mi sento di modificare ulteriormente il documento; spero mi diciate che le modifiche apportate sono considerate tali da poter giungere ad una condivisione unitaria (anche se ciò ovviamente non toglie la possibilità di proporre emendamenti nelle Commissioni di competenza), per arrivare quanto meno con un atto politico di condivisione di questa bozza.

Ho ascoltato con attenzione quanto è stato detto; al riguardo potrei senz'altro dividerlo, così come condivido ad esempio il 99 per cento dell'ultimo intervento. Mi sembra però che quanto detto dall'onorevole Panattoni sia ampiamente contenuto nello schema di documento conclusivo.

Con riferimento poi alle aggiunte richieste dall'onorevole Pasetto, mi permetterei di fargli presente che forse la lettura della seconda bozza del documento non è stata così attenta, perché molti aspetti da lui contestati erano compresi nella prima bozza, ma sono poi stati eliminati dalla

seconda; ho dunque l'impressione che rispetto alla prima bozza sia stato fatto un grosso passo avanti.

È opportuno arrivare alla conclusione di questo lavoro; per quanto riguarda poi tutta la discussione sollevata oggi, probabilmente la sede più adatta sarà quella delle Commissioni di merito perché a quel punto si procederà ad esaminare le effettive proposte di cambiamento, punto per punto, frase per frase, comma per comma.

Occorre fare un passo avanti, nel senso dell'accoglimento o meno di questo documento, tenuto conto delle forti modifiche che sono state introdotte. Non mi sembra infatti che non sia cambiato nulla, rispetto alla precedente versione, mentre mi è parso che negli interventi che si sono succeduti questa grossa modifica non sia stata notata. Nella riunione precedente le critiche erano state avanzate in modo preciso; vi abbiamo anche tradotto il documento 9774 dell'annesso 14 in modo da poter comprendere perché nel punto 8 siano state introdotte alcune linee guida di cui lo stesso onorevole Panattoni ha parlato nella scorsa occasione. Non si è pertanto escluso anche da parte dell'opposizione che si potesse, oltre all'analisi di quanto accaduto, procedere poi...

GIORGIO PANATTONI. Non ho fatto un intervento sulla seconda parte.

PRESIDENTE. O si arriva ad una conclusione, ad una risposta, rispetto allo schema di documento presentato, oppure sarò costretto, al termine di questa riunione, a dichiarare la mia intenzione, non avendo raccolto da parte vostra nessuna controindicazione, di proporre questo testo come base per la futura discussione.

GIORGIO PASETTO. Ma non è così. Abbiamo apprezzato lo sforzo che è stato compiuto.

PRESIDENTE. Si tratta di due sforzi, onorevole Pasetto. Il primo ed anche il secondo, che è stato largamente modificativo del primo.

GIORGIO PASETTO. Ma non è questo il problema in discussione.

PRESIDENTE. Il problema è se il cambiamento introdotto consenta oggi di condividere questo testo.

GIORGIO PASETTO. Abbiamo detto delle cose precise. Nella terza bozza del documento i problemi della responsabilità della gestione aeroportuale non sono né chiari, né precisi, né individuati.

PRESIDENTE. Onorevole Pasetto, voi per primi avete detto che se la proposta del relatore fosse stata di puntualizzazione su tutto voi non avreste mai potuto dividerla, perché sicuramente vi sarebbero state delle differenze forti. Alla luce di ciò, ho pertanto eliminato tutto ciò che poteva creare motivo di differenza, per lasciare quello che ritenevo potesse rappresentare un terreno comune. Questo è il motivo per cui alcuni aspetti non sono stati risolti, ma non ho voluto risolverli proprio perché questa è stata la soluzione che abbiamo cercato; ad esempio sulla questione relativa al direttore dell'aeroporto vi sono delle posizioni differenti, mentre vi è stata una rilevante modifica in ordine all'operatore aeroportuale che nella prima stesura faceva riferimento diretto al gestore, mentre nella seconda fa riferimento alla normativa internazionale. Il problema dei gestori, quello dei piccoli aeroporti e quello del federalismo sono stati tutti accantonati proprio per lasciare al legislatore successivamente, nella sede opportuna, la possibilità di approfondimento.

In questo momento, se vogliamo giungere all'approvazione di un documento unitario, dobbiamo togliere tutto ciò che può essere motivo di differenza, e in tal senso è stato il tentativo da me operato. Adesso, non posso quindi essere accusato di non aver centrato l'obiettivo su questi aspetti, perché è proprio sulle parti che sono state eliminate che vi sono posizioni differenti.

Il problema è quindi quello di dichiarare anche pubblicamente che il Comitato paritetico si è trovato d'accordo su un

documento unitario - se volete più sbiadito, anche se non ritengo sia tale, ma sicuramente più leggero rispetto alla prima bozza -, il quale rappresenta un testo base su cui poter lavorare. Le differenze emergeranno sicuramente in fase emendativa, ma d'altronde è quella la sede opportuna; in questa sede siamo invece obbligati a trovare un punto di incontro. Se invece mi dite che non è possibile trovare un punto di incontro...

EUGENIO DUCA. Eviterei di considerare gli interventi come un giudizio sul lavoro svolto; riconosco il buon lavoro del presidente, che ha cercato di...

PRESIDENTE. Non mi sto offendendo, collega Duca, ma cerco di capire se le modifiche siano state sufficienti.

EUGENIO DUCA. Non mi sembrano tali.

Ho consegnato al presidente una nostra nota riassuntiva (non so se sia stata comunicata anche ai capigruppo e all'ufficio di presidenza), riguardante i lavori del Comitato paritetico, e ne elenco alcuni punti di carattere generale.

Il documento si riferisce, in particolare, alle audizioni dei soggetti istituzionali, con un'attenzione specifica per la SEA, concernente l'episodio dell'aeroporto di Linate; tuttavia, nella parte descrittiva manca la voce del settore del lavoro relativamente alle organizzazioni sindacali confederali o professionali: mancano le voci dei piloti, e dei controllori di volo, che hanno fornito anch'essi informazioni utili per il lavoro del Comitato, e di ciò non è tenuto conto nella prima parte del documento descrittiva del lavoro svolto.

Nel documento non è presente (sebbene nelle ultime stesure sia stata avanzata) una sufficiente segnalazione delle gravi carenze di personale lamentate nell'ENAV, nell'ENAC, nell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo e nei Vigili del fuoco; l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo e l'ENAC hanno affermato che il blocco delle assunzioni e la riduzione degli investimenti stanno determinando disfun-

zioni per il traffico aereo ed in parte per la sua sicurezza: sarebbe bene che ciò venisse citato.

Quando nel documento si fa riferimento al piano nazionale degli aeroporti, stabilito dal ministro, si dovrebbe affermare che tale piano dovrà essere preparato ascoltando le varie Commissioni parlamentari. Ritengo necessario lavorare ulteriormente, altrimenti diventerà difficile condividere il documento.

Non le nascondo il fatto che sottolineare il capitolo 8 del documento sia apparso limitativo del lavoro descrittivo, considerando che si tratta di un documento che avrà una diffusione esterna.

Non è stato citato minimamente ciò che la tragedia dell'11 settembre ha comportato per le nostre valutazioni; non esiste una parola sulla vicenda Italfly e sul commercio dei pezzi di ricambio.

PRESIDENTE. Mettiamoci anche l'incidente del Pirellone!

EUGENIO DUCA. Sto cercando di fornire un contributo; si poteva dire di più sulla sicurezza del trasporto aereo, ma, presi dalle conclusioni e dal fatto di evidenziare la riforma dell'aviazione civile, è stata mortificata la parte oggetto della nostra indagine.

PRESIDENTE. Onorevole Duca, abbiamo riassunto ciò che abbiamo ascoltato. Non è possibile inventare le conclusioni del Comitato.

Abbiamo cercato la sintesi dei risultati attraverso una costruzione complessiva articolata e positiva, in cui non è possibile dimenticare la tragedia dell'11 settembre.

EUGENIO DUCA. Sostengo un'altra interpretazione: per quanto ci riguarda, che cosa ha evidenziato la tragedia del 11 settembre? La facilità di accesso agli aeroporti ed il fatto che il controllo dei bagagli è effettuato a campione; da ciò abbiamo appreso questioni che non conoscevo e che è giusto rendicontare. A parer mio, la tragedia dell'11 settembre ha

indicato che sui processi di liberalizzazione e di privatizzazione dovrebbe esserci più attenzione.

L'onorevole Panattoni ha affermato che i servizi di *handling* non possono essere stabiliti solamente per il concetto di massimo ribasso, ma che è necessario esaminare anche altri aspetti.

Dico ciò non perché sia necessario parlare dei fatti dell'11 settembre, ma perché dal dibattito e dal lavoro del Comitato sono scaturite delle analisi, come quella del controllo bagagli: quando si passa da un volo domestico, in cui il bagaglio non passa per un controllo a campione, ad uno internazionale, il bagaglio proveniente dal volo domestico va direttamente alla sua destinazione, senza essere stato verificato. Si tratta di analisi emerse durante il nostro lavoro da evidenziare utilmente.

Non voglio fare una critica, bensì cerco di suggerire miglioramenti, anche rendendo alcune posizioni meno «forti», come quelle presenti a pagina 43 della bozza di documento a nostra disposizione.

Il collega Panattoni ha esplicitato abbastanza bene la necessità di descrivere meglio le analisi delle carenze della sicurezza aerea, piuttosto che l'argomento della riforma generale del sistema, su cui ogni gruppo ha le sue opinioni. Il nostro ha presentato diverse proposte di legge; altri gruppi hanno presentato le loro; altre proposte ancora sono in fase di stampa. Tali questioni saranno esaminate nel lavoro parlamentare legislativo, dove ci divideremo oppure troveremo un accordo; tuttavia, dove non sarebbe opportuno dividersi è sulla parte dell'indagine riguardante la sicurezza del trasporto aereo.

Ritengo necessario inserire nella parte descrittiva ciò che è stato riferito dai piloti, dai controllori di volo, dalle organizzazioni sindacali dei lavoratori: osservo, ad esempio, che a pagina 43 della bozza di documento conclusivo viene descritta una posizione, ma in seno al Comitato ne sono state audite altre di segno opposto, riferite da diversi soggetti. Se, quindi, si dà conto

di una posizione, penso sia opportuno anche evidenziare che sull'argomento esistono opinioni diverse.

Per le società di gestione aeroportuale esistono valutazioni differenti; oltretutto, le stesse appaiono frammentate: ci sono società a gestione totale, parziale, che hanno concessioni di durata quarantennale, o in affitto dalla Marina militare; appare perciò un settore molto diversificato. Sostenere, quindi, che nell'attuale situazione le società di gestione aeroportuale si trasformano in operatori aeroportuali, mi sembra improprio.

PRESIDENTE. Ciò non viene più detto.

EUGENIO DUCA. È definito in un'altra maniera: non è detto che coordina i soggetti privati, ma che si trasforma in un operatore con piena responsabilità.

Sulla questione che ha dato origine all'intervento, non può sfuggire che la vicenda di Linate debba trovare una maggiore attenzione. Sono d'accordo che non sia nostro compito individuare le responsabilità, ma a Linate sono accaduti sette o otto episodi contemporaneamente. Credo che ciò debba emergere: in caso contrario dovremmo essere muti...

PRESIDENTE. Onorevole Duca, il Comitato ha identificato il problema di Linate: per primi abbiamo evidenziato la questione dell'S4, il fatto che dalla torre di controllo non ci fosse corrispondenza rispetto alle piste. Onorevole, mi perdoni, ma riguardo a Linate abbiamo condotto un'analisi che è stata riportata fedelmente nel documento conclusivo: non crede che, forse, si sia andati addirittura oltre rispetto a quanto era consentito?

EUGENIO DUCA. Mi scusi, presidente, ma emerge che un operatore doveva parlare inglese e, invece, parlava italiano; discutiamo tanto della riforma dell'aviazione civile italiana, ma se consideriamo...

PRESIDENTE. Mi perdoni, onorevole Duca, questo fatto non è stato riferito ufficialmente a nessuno. Forse lei lo ha

appreso da documenti che non sono stati vagliati dal Comitato. Onorevole colleghi, dovete distinguere ciò che avete letto privatamente da ciò che avete ascoltato in questa sede. Sono stato molto attento a tale questione e se avete esaminato documenti riservati riguardanti l'incidente di Linate, fate attenzione a non confonderli con ciò che è stato oggetto dei lavori della nostra indagine conoscitiva.

EUGENIO DUCA. Ricordo bene che anche in sede di Comitato è stato riferito che si sono verificati problemi di comunicazione tra il pilota tedesco del Cessna ed il controllore di volo; se non ricordo male ciò è stato addirittura riportato da alcuni soggetti istituzionali.

Emerge che già in precedenza si erano verificati fatti analoghi, addirittura il giorno prima. Si tratta di chiacchiere, certo, ma anche di informazioni che pervengono ai membri della Commissione. Può essere considerato legittimo decidere che non è opportuno che esse compaiano nel documento conclusivo, ma penso che la scelta più giusta sarebbe quella di approfondire maggiormente l'argomento.

Per quanto riguarda le questioni più generali, ed in particolare quella relativa al controllo del volo, siamo dell'opinione che la funzione del controllo aereo debba rimanere di pertinenza di un unico soggetto, dall'accensione fino allo spegnimento dei motori: siamo contrari all'ipotesi che i servizi afferenti alla torre possano essere affidati all'operatore aeroportuale.

Riguardo a tale questione, saremmo favorevoli se nel documento si utilizzasse un'affermazione sfumata: in caso contrario, assumeremmo una posizione diversa da quella seguita a livello comunitario; tra qualche mese, è addirittura probabile che il Parlamento europeo esprima un voto difforme rispetto alla tesi che abbiamo rappresentato. Questo è il motivo per cui avevo avanzato la richiesta di svolgere un'audizione con Eurocontrol.

Si è parlato, inoltre, di necessarie modifiche al codice della navigazione aerea. Una commissione ministeriale ha lavorato

per alcuni mesi intorno ad una ipotesi di riforma del codice della navigazione aerea. Non so se l'esito sia stato positivo, negativo, parziale: sarebbe interessante conoscere il risultato del lavoro di questa commissione di esperti.

PRESIDENTE. Onorevole Duca, mi scusi se la interrompo: mi sono informato ed ho appreso che non vi è stata una conclusione dei lavori, ma che si è trattato di un approfondimento del problema. La riforma del codice dipende dal tipo di riforma complessiva che si ha intenzione di varare. Ad esempio, l'ipotetica abolizione della figura del direttore dell'aeroporto comporterebbe circa 80 modifiche del codice di navigazione.

Questo è il tipo di analisi che è stata condotta e, dunque, non si è giunti ad un documento conclusivo che il Comitato avrebbe potuto acquisire agli atti in via ufficiale.

EUGENIO DUCA. Presidente, avanzo la proposta di lavorare ancora per qualche giorno su un'ipotesi di integrazione del documento, riguardante soprattutto la prima parte, in modo da rendere conto di posizioni ulteriori che sono emerse in questa sede. Cercherei di sfumare un paio di punti, che sono quelli che ho richiamato, riferiti al controllo aereo e alla società di gestione aeroportuale. Concordo con l'onorevole Pasetto: non credo sia opportuno mettere ulteriormente in discussione anche l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo.

Ritengo importante, invece, segnalare il vuoto normativo, che mi pare venga indicato in una parte del documento conclusivo, riguardante l'aviazione generale.

Secondo me, esistono le condizioni per un lavoro unitario; se, invece, permanesse l'atteggiamento che si è manifestato oggi, purtroppo non potremmo rendere parere favorevole all'ipotesi di documento conclusivo.

LUIGI MARTINI. Pur comprendendo le ragioni dei colleghi dell'opposizione, mi sembra che il documento abbia accolto

nella sua prima parte - che è quella che più interessa l'opposizione - il concetto fondamentale di un nuovo modello giuridico-costituzionale da porre a disposizione delle grandi professionalità che - concordo con l'onorevole Pasetto - esistono nel sistema aeroportuale italiano. Proseguire l'*iter* dei lavori, come ci chiede l'onorevole Duca, per approfondire maggiormente alcuni aspetti specifici della prima parte del documento (quella relativa all'incidente di Linate e alle condizioni della sicurezza del volo), esula forse dall'ambito di lavoro dell'indagine conoscitiva. Per approfondire gli aspetti specifici dovremo ricorrere ad esperti di settore molto più imparziali dei soggetti che abbiamo ascoltato.

Ritengo che le audizioni abbiano dimostrato chiaramente che il sistema non funziona, anche perché si tratta di un sistema vecchio, nel quale lo Stato interagiva con lo Stato stesso; in realtà, la situazione è profondamente mutata negli ultimi anni, sia in ragione dell'applicazione della normativa europea sia a causa dell'ingresso nel settore di privati, che ne hanno radicalmente trasformato la mentalità: mentre lo Stato doveva semplicemente controllare le regole del *business*, i privati hanno interesse a fare affari.

Non so se la mia proposta possa essere accolta, ma ritengo che riguardo alla prima parte del documento si sia fatto tutto il possibile; riguardo alla seconda, mi trovo d'accordo, su alcuni punti, con quanto affermato dai colleghi dell'opposizione intervenuti e ritengo che essa sia molto generica, poiché non esplicita nulla e non impegna nessuno.

Dovremmo, invece, confrontarci sull'articolato con un lavoro approfondito e costante.

Propongo dunque di approvare unitariamente il documento in oggetto, per poi definire insieme l'articolato, che costituirà un lavoro importante per la Commissione e per il settore cui essa si rivolge.

ANDREA GIBELLI. Rispetto al mio primo intervento, ritengo importante sottolineare lo spirito con cui ho evidenziato

alcuni temi, senza porre in discussione (come in alcuni interventi dei colleghi del centrosinistra) l'impianto generale del documento. Dobbiamo, infatti, ricordare le finalità del lavoro che stiamo svolgendo.

Molti colleghi hanno incentrato il proprio intervento sull'episodio di Linate: abbiamo avviato l'indagine conoscitiva traendo origine da un fatto come quello di Linate, ma volendo estenderla al problema della sicurezza del trasporto aereo.

Oggi, risottolineare quanto è avvenuto a Linate, sebbene necessario per individuare le conclusioni, rischia di far perdere di vista l'obiettivo insito nelle premesse dell'indagine conoscitiva, diretto ad allargare, in senso generale, il problema della sicurezza nel settore del trasporto aereo, e rischia anche di sovrapporsi agli altri tipi di indagine che si stanno svolgendo su di esso. L'analisi di quanto accaduto l'8 ottobre 2001 è legata, come sottolineato dal collega Pasetto, oltre ai risultati di carattere generale dell'indagine, anche agli aspetti di carattere legislativo dove noi possiamo intervenire. Il fine del lavoro svolto dal Comitato - come giustamente ricordava il presidente - non è soltanto quello di raccogliere degli elementi conoscitivi ma anche quello di considerare che essi sono propedeutici per la definizione di un assetto normativo rispetto al quale dobbiamo individuare una piattaforma comune di lavoro tenendo conto anche delle differenze individuate dai colleghi Panattoni e Duca; differenze che si pongono come occasione di confronto nella successiva fase di definizione legislativa.

Ritengo che quanto svolto dal Comitato debba essere considerato un lavoro conclusivo rispetto sia alle finalità che ci eravamo proposti all'inizio dell'indagine, sia rispetto alla necessità di fornire, in ambito legislativo, risposte concrete.

Vanno tenute in debita considerazione anche le indicazioni fornite dal presidente in merito all'intenzione di procedere all'adozione di questa bozza di documento conclusivo suscettibile di ulteriore puntualizzazione; però, se ciò dovesse comportare una ricaratterizzazione di alcuni aspetti

che, a mio modo di vedere, sono stati già definiti come ambito di indagine, si rischierebbe di allungare i tempi facendo registrare al lavoro svolto dal Comitato una battuta d'arresto, lavoro il cui fine, ripeto, era quello di ottenere una piattaforma comune, che non escluda che eventuali divergenze vengano accolte in sede legislativa. Quindi, la mia proposta è di individuare una finestra conclusiva, rispetto agli obiettivi che ci eravamo proposti come Comitato paritetico nello svolgere l'indagine conoscitiva, demandando la soluzione di tutti gli altri aspetti in ambito legislativo dove le differenze, se esistenti, come sottolineava l'onorevole Duca, emergeranno.

PRESIDENTE. Mi sembra di aver colto non delle critiche al testo, ma la volontà di apportare delle correzioni, come ad esempio nel caso in cui si richiede che debbano essere sentite le Commissioni parlamentari; aspetti questi che ritengo attengano più propriamente alla normativa. Si tratta comunque di modifiche che, a mio modo di vedere, non intaccano il corpo centrale della bozza presentata.

Per quanto concerne il controllo dei bagagli occorre ricordare che dopo l'incidente di Linate (avvenuto l'8 di ottobre, quindi subito dopo l'11 settembre) ci siamo sentiti obbligati ad approfondire prima i problemi concernenti la sicurezza del volo e dopo l'aspetto attinente alla sicurezza negli aeroporti. In particolare, con riferimento all'incidente di Linate ritengo che il Comitato paritetico abbia svolto un lavoro di approfondimento utile anche alla magistratura per la individuazione delle responsabilità.

Conseguentemente, faccio questa proposta: propongo questa bozza di documento conclusivo alle Commissioni competenti, ribadendo, nella veste di relatore, la mia disponibilità ad aggiungere a tale schema quanto è stato richiesto. Ritengo inoltre che siano venute meno le critiche evidenziate precedentemente in ordine alla individuazione dei percorsi sulla riforma vera e propria che io, in maniera cautelativa, ho eliminato nella seconda