

stesura del testo. Ad esempio - e mi riferisco all'onorevole Duca - in tema di controllo aereo in questo documento non è riportato nulla; in particolare, è opportuno separare nettamente il punto 8 dai 7 punti precedenti; inoltre, se qualcuno ha sostenuto, nel corso delle audizioni, l'esistenza di un'ulteriore opportunità, ciò nel documento è riportato; tuttavia, questa non viene proposta come soluzione.

EUGENIO DUCA. Sì, però se altri soggetti hanno indicato al Comitato l'esatto contrario di quanto si ritrova nello schema di documento conclusivo cioè, sempre nello schema, non viene riportato.

PRESIDENTE. D'accordo, onorevole Duca; se lei dovesse notare una carenza di questo tipo, essa potrebbe costituire oggetto di emendamenti presentati in sede di Commissione di merito.

EUGENIO DUCA. Scusi, presidente, ma il Comitato paritetico ha proceduto ad ascoltare dei soggetti i quali hanno anche successivamente messo a disposizione del materiale informativo.

PRESIDENTE. Onorevole Duca, il Comitato ha svolto questa indagine conoscitiva effettuando, a mio modo di vedere, un lavoro onnicomprensivo; da questo punto di vista, mi sento con la coscienza totalmente tranquilla. Ritengo che i primi 7 punti dello schema di documento conclusivo siano ragionevolmente e sufficientemente esaustivi rispetto al contributo offerto dagli operatori del settore auditi (sindacati confederali e professionali compresi). Se si dovesse ritenere che il lavoro svolto non sia sufficiente, ciò può essere oggetto di una proposta emendativa presentata in sede di Commissione di merito. Questa mi sembra l'unica soluzione possibile, dato che non mi sembra di cogliere, rispetto a questa bozza di documento conclusivo, una critica vera come invece si è registrata nella fase precedente.

GIORGIO PANATTONI. Presidente, allora chiedo di svolgere un altro intervento con cui critico lo schema di documento conclusivo!

PRESIDENTE. Onorevole Panattoni, noi dobbiamo giungere ad adottare un testo rispetto al quale sarà poi possibile proporre degli emendamenti; questa mattina non mi sembra di aver colto - a differenza, ripeto, di quanto è avvenuto la volta scorsa - delle proposte di modifica, precise e puntuali.

EUGENIO DUCA. Scusi presidente, ad esempio a pagina 68 dello schema di documento conclusivo è riportato che «pertanto la figura del direttore di aeroporto, conseguentemente a quanto sopra riportato, non dovrebbe aver più ragione di essere».

PRESIDENTE. Onorevole Duca, nella parte a cui lei fa riferimento è spiegato che nel contesto regolamentare, delineato dall'ICAO, non è prevista la figura del direttore di aeroporto.

EUGENIO DUCA. Signor presidente, a pagina 68 dello schema di documento conclusivo da lei elaborato, ripeto, è scritto che «pertanto la figura del direttore di aeroporto, conseguentemente a quanto sopra riportato, non dovrebbe aver più ragione di essere».

PRESIDENTE. Esiste comunque la figura dell'operatore aeroportuale.

EUGENIO DUCA. Ho capito, ma è una decisione...

PRESIDENTE. Scusate, l'altra volta voi siete stati molto precisi nel dire di non accettare che l'operatore aeroportuale, previsto dalla normativa internazionale, sia un dipendente del gestore aeroportuale. Questa critica è stata recepita nello schema di documento conclusivo eliminando il collegamento e facendo riferimento soltanto alla figura dell'operatore aeroportuale così come descritto dalla

normativa ICAO (DOC 9774) richiamata nell'annesso 14 ICAO. Ritengo che non possiamo prescindere dal tenere in considerazione il documento citato e quindi ciò che risulta essere previsto dalla normativa internazionale (da applicare entro l'anno prossimo), altrimenti dovremmo dire di aver compreso che in tale settore le cose non funzionano, rinviando la soluzione a dopo. La figura del direttore dell'aeroporto è stata da me posta come problema dato che l'Italia è l'unico paese al mondo che ne prevede l'esistenza sebbene la normativa ICAO non la preveda; pertanto, se già c'è l'operatore aeroportuale non ci può essere contemporaneamente anche il direttore dell'aeroporto.

EUGENIO DUCA. Signor presidente, forse faremo una proposta diretta ad eliminare la figura del direttore dell'aeroporto; tuttavia, quello che voglio dire è che il documento conclusivo dovrebbe, a mio modo di vedere, riportare che « si analizzerà pertanto la figura del direttore dell'aeroporto »; però, se nello schema di documento conclusivo si riporta che...

PRESIDENTE. Onorevole Duca, mi preme evidenziare che, relativamente alla versione precedente dello schema di documento conclusivo, non mi è stato contestato che il punto 8 di tale schema (le conclusioni) è figlio non solo di quanto abbiamo ascoltato nel corso delle audizioni ma anche dell'applicazione, una volta tanto severa e rigorosa, della normativa internazionale.

Su questo punto non avete avuto motivi di contraddizione.

EUGENIO DUCA. Se vogliamo precisare, nel documento, che la legislazione italiana dovrà recepire la normativa internazionale...

PRESIDENTE. Ma una tale precisazione è già contenuta nello schema di documento da me proposto.

EUGENIO DUCA. Appunto. Ma non ho segnalato il problema; piuttosto, chiedo

perché si scenda nel dettaglio di una tale vicenda, con la conseguenza di impegnarsi poi politicamente, anche se, in ipotesi, quando si discuterà dell'argomento nelle Commissioni dei due rami del Parlamento, potrebbe maturare un diverso orientamento.

PRESIDENTE. A maggior ragione, onorevole Duca; nel corso dell'esame presso le competenti Commissioni lei potrà avanzare una proposta di modifica con la quale segnalare che, a pagina 63, mentre non contesta la definizione di operatore aeroportuale recata dall'annesso 14 ICAO (DOC 9774), contesta, invece, il fatto che si chieda, nel documento conclusivo, l'abolizione della figura del direttore dell'aeroporto. Quindi, chiederà che venga cassato quel periodo; però, saremo ormai in un'altra fase dell'esame del documento. Se, invece, continuiamo, quasi recitassimo una commedia, a dilungarci su tale aspetto in questa sede, non arriveremo mai ad alcuna conclusione.

GIORGIO PASETTO. A questo punto, vorrei fare una considerazione: perché avverto che, sostanzialmente, da parte del presidente — e ne capisco anche le ragioni — si vuole arrivare alla chiusura di questa prima fase...

PRESIDENTE. È vero, ma per consentire, poi, che si lavori meglio in sede di Commissione competente.

GIORGIO PASETTO. Non sto dando un giudizio, sto cercando di capire se si tratti di ciò, ovvero se ci troviamo di fronte ad una tale proposta, che, per carità, prendiamo in considerazione. Ma, continuando così, almeno per quanto mi riguarda, non è che si cambi atteggiamento o si venga meno ai rilievi posti. Personalmente, ne ho posti quattro o cinque, per iscritto — sul documento che è stato presentato a nome della Margherita — su tre o quattro questioni. Non stiamo rimettendo in discussione tutto; in sintesi, vi sono aspetti ormai messi in luce, che emergono chiaramente; altri, invece, sono meno chiari. Legittima-

mente il presidente avanza la proposta di trasmettere comunque il documento alle Commissioni, le quali poi lo discuteranno, lo modificheranno e lo approveranno. Quanto vorrei capire è se una tale decisione reclami oggi, in questa sede, un voto o meno.

PRESIDENTE. Non reclama un voto; in questa sede non si vota. Il presidente deve, ovviamente, raccogliere le sensibilità espresse da tutti i commissari e, ragionevolmente, indicare un percorso che, per l'amor di Dio, può essere anche e di maggioranza e di minoranza; ma non si procederà oggi ad un voto formale.

Mi sembra di raccogliere, da parte della maggioranza, l'indicazione che il testo vada bene; da parte della minoranza, critiche meno forti, meno corrosive e meno centrate sulla sostanza, con correzioni di carattere formale. Tenuto conto della circostanza, mi sembra che tale tipo di modifiche possano, eventualmente, essere accolte nella sede opportuna, durante l'esame presso le Commissioni competenti. Questa è la mia proposta.

GIORGIO PANATTONI. Vorrei venisse data pubblicità sui resoconti parlamentari alla mia opinione sull'argomento. Anzi tutto, le nostre osservazioni sono non di carattere formale ma di sostanza.

PRESIDENTE. Non ho detto formali, non mi metta in bocca quanto non ho detto. Ho precisato che non colpiscono il corpo centrale della bozza proposta. Quindi, non sono di carattere formale; come tutte le proposte di modifica, sono di carattere sostanziale.

GIORGIO PANATTONI. Presidente, mi sembra un po' nervoso!

PRESIDENTE. Non sono assolutamente nervoso... Voglio essere preciso circa le definizioni.

GIORGIO PANATTONI. Lo ha appena detto lei, ha detto « formale ». Ma non ha importanza. Non è questo il tema. Ritiro

la definizione di prima perché ha urtato la sua suscettibilità. Le nostre obiezioni sono di sostanza, non fanno riferimento a quanto da lei detto.

Sarebbe bene introdurre una parte conclusiva riguardante l'indagine sulla sicurezza, che ritengo, sotto tale profilo, debole. Nella parte propositiva sulle linee di riforma, nel testo ci sono alcune osservazioni che vorremmo, in un documento propositivo, si fermassero ad indicazioni di indirizzo e non a prefigurazioni di scelta. Sulla base di tali considerazioni, questa è la posizione che esprimo.

PRESIDENTE. Sta bene. Allora, a maggiore chiarezza di quanto da lei detto testé, preciso di avere avuto la seguente alternativa: mantenere il testo nella prima bozza, e ovviamente, a quel punto, sicuramente maggioranza ed opposizione si sarebbero divise, oppure cercare di apportare correzioni, anche sostanziali - come ritengo di avere fatto - per riuscire, comunque, a raccogliere anche la vostra condivisione. Poiché stamattina l'obiettivo che mi ero proposto non è stato raggiunto, a questo punto non mi sento in dovere di modificare, in maniera sostanziale, il testo propostovi. Credo si possa trasmettere, quindi, la bozza attuale all'attenzione delle Commissioni competenti, avendo comunque raccolto su di essa il consenso della maggioranza dei gruppi. Mi auguro, però, che in sede di Commissione si possa anche procedere ad introdurre le modifiche gradite all'opposizione, che ritengo non vadano a colpire il corpo centrale del documento da me proposto. Alcune, anzi, sono assolutamente condivisibili.

Mi scusi, onorevole Panattoni, ma quanto ad esempio alla sicurezza, se fosse solo questo il problema, scriverei un trattato. Se non è sufficiente quanto è scritto nel documento, lo approfondiamo. Non sono questi i punti di differenza; se l'onorevole Duca ritiene fondamentale a questo punto introdurre, in base a quanto accaduto l'11 settembre,

anche il problema della sicurezza degli aeroporti, introduciamolo. Forse, sarà necessario adottare, in tale ipotesi, un documento conclusivo più ponderoso, ma la proposta incontrerebbe, comunque, il mio massimo e totale favore.

Mi sembrano altre le differenze — certamente, però, più circoscrivibili — sulle quali, a mio avviso, possiamo anche dividerci; esse saranno oggetto di discussione nelle Commissioni competenti quando saranno presentate le proposte di modifica, vengano o meno approvate.

Vi ringrazio tutti e dichiaro conclusa la seduta.

La seduta termina alle 11.40.

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE*

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la stampa
il 14 giugno 2002.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

ALLEGATO

SCHEMA DI DOCUMENTO CONCLUSIVO ADOTTATO DAL COMITATO

PREMESSA

L'esigenza di avviare un'indagine conoscitiva sulla sicurezza del trasporto aereo è emersa con particolare forza all'indomani dell'incidente occorso all'aeroporto di Milano-Linate l'8 ottobre 2001, nel quale persero la vita 118 persone tra passeggeri, componenti dell'equipaggio dei due velivoli coinvolti ed addetti al deposito bagagli dell'aeroporto.

La tragedia di Linate ha indotto la IX Commissione Trasporti, poste e telecomunicazioni della Camera dei deputati e l'8a Commissione Lavori pubblici e comunicazioni del Senato della Repubblica ad approfondire in sede parlamentare le criticità del sistema dell'aviazione civile in Italia, che rappresenta un settore strategico per lo sviluppo del tessuto socio-economico del paese, anche al fine di corrispondere a quella istanza di chiarezza che proviene dall'opinione pubblica e dagli operatori del settore.

In tale contesto le due Commissioni hanno deliberato lo svolgimento di indagini conoscitive sul medesimo tema, convenendo sull'opportunità di promuovere le intese tra i due rami del Parlamento previste dall'articolo 144, comma 5, del Regolamento della Camera e dall'articolo 48, comma 7, del Regolamento del Senato, in modo di procedere congiuntamente allo svolgimento dell'indagine. A tal fine, gli uffici di presidenza delle due Commissioni hanno provveduto alla costituzione di un Comitato paritetico cui è stata affidato lo svolgimento dell'attività istruttoria dell'indagine.

Nel corso dell'indagine il Comitato si è in particolare proposto di analizzare il livello di sicurezza complessiva del sistema dell'aviazione civile, lo stato di attuazione della riforma del trasporto aereo avviata nel corso degli ultimi anni, le problema-

tiche relative all'attuale riparto di competenze tra i diversi soggetti preposti al governo del settore, i temi legati all'adeguamento tecnologico ed alla manutenzione delle infrastrutture aeroportuali e di quelle di controllo, anche al fine di prospettare eventuali interventi normativi in merito.

Il Comitato, nel corso di oltre sei mesi di lavoro, ha proceduto ad un'ampia serie di audizioni, nell'ambito delle quali sono stati ascoltati il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministro dell'interno, nonché i rappresentanti: dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC); dell'Ente nazionale per l'assistenza al volo (ENAV) S.p.A.; dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo; del Dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti; del Corpo nazionale dei Vigili del fuoco; dell'Associazione italiana gestori aeroporti (Assaeroporti); dell'Associazione nazionale vettori e operatori del trasporto aereo (Assaereo); dell'Associazione dei vettori esteri (IBAR); dell'Associazione italiana gestione *clearance* e slots (Assoclearance); dell'Associazione nazionale delle aziende di *catering* aereo (Assocaer); dell'Associazione italiana corrieri aerei internazionali (AICAI); delle organizzazioni sindacali dei lavoratori del settore.

Le informazioni assunte dal Comitato nel corso delle audizioni, nonché la documentazione trasmessa dai soggetti auditi, hanno consentito di acquisire le posizioni di tutti gli operatori del settore, e di delineare un quadro piuttosto ampio delle problematiche e delle criticità del sistema dell'aviazione civile, delle quali si è tentato di offrire una sintesi nei capitoli successivi.

Sulla base di tali indicazioni si è altresì ritenuto di delineare, nel capitolo conclu-

sivo del documento, alcuni possibili criteri per avviare un intervento normativo in materia, volto ad una riforma del settore, finalizzata innanzitutto ad incrementare il livello della sicurezza, a definire meglio le funzioni e le competenze attribuite ai vari soggetti, istituzionali e privati, operanti in tale ambito, nonché ad individuare in modo univoco le rispettive responsabilità. Tali considerazioni costituiscono l'apporto del Comitato al dibattito avviatosi nel paese su questi temi, nonché un contributo costruttivo alle eventuali iniziative legislative che le forze politiche presenti in Parlamento ed il Governo intenderanno assumere in questo campo.

1. LA RECENTE EVOLUZIONE NORMATIVA DEL SISTEMA DELL'AVIAZIONE CIVILE IN ITALIA.

Negli ultimi anni hanno assunto particolare rilevanza i temi della privatizzazione delle società esercenti servizi di trasporto aereo, della liberalizzazione dei mercati, dell'affidamento delle gestioni aeroportuali, e si è avviato un processo di progressivo trasferimento delle responsabilità gestionali e finanziarie dalla sfera pubblica agli operatori privati.

I nuovi equilibri impongono che lo Stato rinunci a gran parte dei poteri di intervento un tempo ad esso riservati, per assumere un importante ruolo di indirizzo, regolazione e controllo, rivolto al conseguimento degli *standard* di sicurezza ed alla continuità ed affidabilità dei servizi.

È con tale finalità che il decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250, ha realizzato la riforma dell'aviazione civile, mediante l'istituzione dell'Ente nazionale per l'aviazione civile e la definizione delle competenze che permangono alla sede ministeriale.

Il decreto legislativo n. 250 del 1997 ha previsto l'istituzione di una commissione di studio per la elaborazione delle modifiche al codice della navigazione, con particolare riferimento alla ridefinizione dei compiti delle articolazioni territoriali del-

l'Ente nazionale per l'aviazione civile e delle funzioni del direttore d'aeroporto, nonché per il recepimento della normativa tecnica ICAO.

È da sottolineare il problema del recepimento della normativa tecnica ICAO, cioè degli annessi, o allegati, approvati da questa organizzazione, poiché la legge n. 213 del 1987 e la relativa novella all'articolo 687 del codice della navigazione, fino ad oggi ha permesso solo il recepimento dell'Allegato 1, in materia di licenze, abilitazioni e attestati per il personale addetto al volo; il personale addetto al servizio pubblico di informazioni al volo; il personale addetto al controllo del traffico aereo. Gli altri allegati, per i quali non si è proceduto ad un formale recepimento, riguardano, fra l'altro, proprio i servizi del traffico aereo, cioè l'assistenza al volo (Allegato 11).

Le principali novità previste dall'elaborato prodotto dalla commissione di studio, nominata dal Governo Amato II, nel corso della XIII legislatura, sono:

1) riassetto organizzativo dell'amministrazione dell'ENAC ed, in quest'ambito, previsione di un'Autorità aeroportuale che, sostituendo l'ormai obsoleta figura del direttore di aeroporto, costituisca un fondamentale elemento di raccordo di tutte le funzioni pubbliche e delle attività svolte nell'ambito aeroportuale;

2) soluzione dell'annoso problema del recepimento degli annessi tecnici ICAO, consentendo agli enti competenti strumenti semplificati di attuazione anche in via meramente amministrativa;

3) valorizzazione del momento dinamico-imprenditoriale nella gestione degli aeroporti, facilitando anche dal punto di vista normativo i processi di liberalizzazione in atto;

4) determinazione non più autoritativa dei canoni di concessione, dei diritti e delle tariffe aeroportuali;

5) semplificazione dei regimi autorizzatori in materia di aeroporti, nonché in materia di polizia della navigazione, re-

sponsabilizzando sempre più gli operatori privati ed eliminando i vincoli procedurali che spesso hanno reso eccessivamente farraginosa e poco adatta all'evoluzione del contesto del trasporto aereo l'applicazione concreta del regime normativo.

È noto che l'attuale Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha nominato nuove commissioni sulla materia.

In ambito comunitario si registra un indirizzo volto alla creazione del « cielo unico europeo » (« *single sky* »), con la finalità di rendere ottimali l'uso dello spazio aereo nel suo insieme, in base a criteri di efficienza e di massima sicurezza, nonché di rendere ottimali le prestazioni dei servizi di navigazione aerea dai quali tale uso dipende; si ricorda comunque che, nella Comunicazione della Commissione (COM/2001/0564 def.) dell'ottobre 2001, si afferma che: « per i servizi di traffico aereo, gli Stati membri mantengono la facoltà di designare i prestatori di servizi che devono operare in condizioni di monopolio in uno spazio aereo specifico sopra il loro territorio. » Sembra, quindi, che la responsabilità organizzativa nazionale sarà ancora rilevante, almeno nel futuro prossimo.

L'ENAC, ente pubblico non economico, esercita la maggior parte delle attribuzioni in precedenza facenti capo alla Direzione generale dell'aviazione civile del Ministero dei trasporti e della navigazione, nonché quelle degli enti pubblici preesistenti nel settore, il Registro aeronautico italiano e l'Ente nazionale della gente dell'aria.

L'accorpamento delle funzioni in un unico ente, l'attribuzione ad esso di competenze specializzate per la regolazione tecnica ed amministrativa del settore, nonché di un'ampia sfera di autonomia finanziaria e organizzativa, sono gli aspetti fondamentali della riforma dell'aviazione civile, che trovano ora conferma della propria validità nei più recenti indirizzi normativi per il riordinamento e la razionalizzazione della pubblica amministrazione e degli enti pubblici nazionali.

Nel 1997 si è avviato, a seguito dell'approvazione della legge 21 dicembre 1996,

n. 665, il processo di trasformazione dell'ENAV da ente pubblico economico a S.p.A., processo che si è concluso il 31 dicembre 2000; dal 1° gennaio 2001 l'ENAV è una società per azioni. Con tale struttura organizzativa la società può parametrare le proprie attività alle regole del mercato, facendo realmente corrispondere i costi dei servizi ai benefici offerti agli operatori del settore.

Secondo il Piano di impresa predisposto per la trasformazione le prospettive di un effettivo rilancio dell'ENAV sarebbero tangibili, non solo per il *core-business* (air traffic control ATC) ma anche per tutti quei servizi che hanno possibilità di sviluppo nel mercato, quali:

gestione e manutenzione degli impianti;

attività di consulenza e formativa, con relativa certificazione, e rivolta a tutte le qualifiche professionali (CTA, tecnico, meteorologo, eccetera.);

servizi meteorologici;

radiomisure;

servizi di informazioni aeronautiche;

gestione dei movimenti a terra (*Apron Management*).

Il Piano assume come prospettiva strategica dell'azienda l'assunzione di una posizione di *leadership* in campo internazionale, al fine di aumentare il livello del proprio ruolo in Europa come fornitore di servizi, determinando un ritorno in termini di commesse per l'industria nazionale e di sviluppo nel campo della ricerca applicata, con conseguenti riflessi positivi sui livelli occupazionali.

I grandi investimenti pianificati, finalizzati anche all'introduzione di nuove tecnologie (i sistemi satellitari GNSS e GALILEO ne sono un esempio), ammontano a oltre 1.150 miliardi. Essi dovrebbero consentire di adeguare la capacità operativa del sistema all'incremento della do-

manda del traffico, nel rispetto dei massimi *standard* di sicurezza e di sviluppo occupazionale.

Nel mutato quadro di rapporti tra Amministrazione pubblica ed operatori del settore, è stata affidata ai diretti interessati (decreto ministeriale 44/T del 4 agosto 1997), tramite la costituzione di Assoclearance, associazione tra i vettori e gestori, la delicata problematica attinente l'assegnazione delle bande orarie (*slots*) negli aeroporti italiani designati come coordinati (Bologna e Pisa) o pienamente coordinati (Fiumicino, Ciampino, Malpensa, Linate, Catania, Bergamo, Firenze, Napoli, Palermo, Torino). In tal modo l'Italia ha adeguato il proprio ordinamento al regolamento comunitario n. 95/CE del 18 gennaio 1993, relativo alla definizione di norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità.

Per quanto riguarda specificamente la tutela della sicurezza nel settore dell'aviazione civile, necessariamente collegata con la riorganizzazione più complessiva del settore aereo, assume sotto questo punto di vista particolare rilevanza, sul piano normativo, l'istituzione, con il decreto legislativo 25 febbraio 1999, n. 66, e l'insediamento (29 novembre 1999) dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, cui è affidata, in attuazione della direttiva 94/56/CE, la competenza in materia di inchieste tecniche sugli incidenti e sugli inconvenienti gravi nel settore dell'aviazione civile.

Più in generale, la tematica della sicurezza non può essere affrontata disgiuntamente dal processo di liberalizzazione in corso a livello di Unione europea nel settore del trasporto aereo, che ha portato alla definizione del cosiddetto « terzo pacchetto » di regolamenti comunitari in materia. Tali provvedimenti riguardano l'ammissione alla professione di vettore aereo (regolamento CEE 2407/92), l'accesso alle rotte intracomunitarie (Regolamento CEE 2408/92) la determinazione delle tariffe aeree (Regolamento CEE 2409/92), le modalità di applicazione delle regole di concorrenza alle imprese di trasporto aereo

(Regolamento CEE 2410/92), la disciplina di alcune categorie di accordi e pratiche concordate (Regolamento CEE 2411/92) e le norme comuni, richiamate in precedenza, per l'assegnazione di bande orarie (*slots*) negli aeroporti comunitari (Regolamento CEE 95/93).

Per quanto riguarda il settore della sicurezza negli aeroporti occorre innanzitutto ricordare che il decreto ministeriale 29 gennaio 1999, n. 85, è intervenuto in materia di servizi di sicurezza negli aeroporti, consentendo, ferme restando le attribuzioni e i compiti dell'autorità di pubblica sicurezza, l'affidamento in concessione alle società di gestione o a imprese specializzate dei servizi di controllo in ambito aeroportuale in precedenza affidati esclusivamente alle forze di polizia. Tali servizi, che rimangono peraltro sotto la vigilanza della Polizia di Stato, riguardano sostanzialmente il controllo dei passeggeri, dei bagagli, della merce e della posta.

Anche il comparto dei servizi aeroportuali è stato del resto coinvolto dal processo di liberalizzazione: a questo riguardo si segnala la Direttiva 96/67/CE in materia di servizi di assistenza a terra, recepita nell'ordinamento italiano dal decreto legislativo 13 gennaio 1999, n. 18. Tale disciplina stabilisce il principio del libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra e prevede la netta separazione tra attività di regolamentazione, di gestione delle infrastrutture aeroportuali e di fornitura dei servizi di assistenza.

La sicurezza delle strutture aeroportuali e dei meccanismi di assistenza al volo e a terra incide sull'attività di selezione, formazione ed abilitazione del personale e che deve essere garantita anche con riferimento alla manutenzione ed abilitazione delle macchine utilizzate dai vettori aerei e dai sistemi a terra per il controllo del traffico aereo.

Con l'affermarsi della concorrenza si impone infatti la necessità di un più stringente sistema di controlli su tutti gli operatori del settore, al fine di evitare che

le condizioni di sicurezza vengano compromesse dalla riduzione dei costi di esercizio.

2. L'INCIDENTE OCCORSO A MILANO-LINATE L'8 OTTOBRE 2001.

L'incidente occorso a Milano-Linate l'8 ottobre scorso costituisce il più grave incidente registratosi nella storia dell'aviazione civile italiana, nonché il secondo per gravità al mondo nell'ambito delle collisioni al suolo: tale evento ha pertanto rappresentato una delle motivazioni che hanno indotto le Commissioni parlamentari a deliberare lo svolgimento dell'indagine conoscitiva. Sebbene l'attività delle Commissioni sia strettamente circoscritta dal carattere conoscitivo dell'indagine, e senza pertanto volere individuare le responsabilità della tragedia, né determinare i rapporti di causalità che l'hanno determinata, appare quindi opportuno ripercorrere brevemente le tragiche vicende di quella giornata, che hanno evidenziato, secondo l'opinione di alcuni dei soggetti istituzionali intervenuti in audizione, una serie di deficienze operative e di problemi organizzativi indicativi di alcune delle problematiche che affliggono attualmente il settore dell'aviazione civile.

Passando ad una succinta descrizione dell'incidente, si ricorda che esso è stato determinato dall'impatto, avvenuto alle 8,10 dell'8 ottobre 2001, dell'aeromobile MD87 della compagnia aerea svedese SAS, in fase di decollo, con l'aeromobile Cessna 525, all'altezza del raccordo di rullaggio R6 in fase di decollo sulla pista 36R.

Il volo SAS, con a bordo 6 membri di equipaggio e 104 passeggeri, effettuava servizio di linea tra Linate e Copenaghen, mentre il velivolo Cessna era in precedenza giunto da Bonn, con i soli piloti a bordo e, dopo aver imbarcato due passeggeri, si apprestava ad effettuare un volo con destinazione Parigi.

Secondo gli elementi ricavabili da quanto dichiarato al Comitato paritetico dai soggetti intervenuti in audizione e dalla documentazione trasmessa al Comi-

tato stesso, il velivolo Cessna, in condizioni di visibilità di circa 200 metri, era stato autorizzato a muoversi dal piazzale parcheggio ATA (piazzale ovest) ed aveva ricevuto istruzione dalla torre di controllo di effettuare il rullaggio in direzione del raccordo R5 verso nord, che si connette con la prosecuzione della pista principale 36R, per poi effettuare il decollo lungo la medesima pista 36R. Tuttavia, diversamente da quanto comunicato dalla torre di controllo, l'aeromobile imboccava il raccordo R6 in direzione sud, il quale interseca la pista 36R a circa metà della sua lunghezza ed è normalmente utilizzato per il disimpegno della pista da parte degli aeromobili atterrati e diretti al parcheggio ATA ovvero per raggiungere dal medesimo parcheggio la pista secondaria 36L. Sulla base delle dichiarazioni rese in audizione dal direttore dell'aeroporto di Milano-Linate, il pilota, giunto all'altezza della *stop bar* (linea di arresto) contrassegnata dal cartello S4, comunicava alla torre di controllo di trovarsi in tale posizione e di essere sul punto di entrare in pista, chiedendo istruzioni circa il comportamento da tenere successivamente. La torre di controllo, dopo aver chiesto al pilota del Cessna conferma circa la posizione raggiunta, autorizzava successivamente il pilota a proseguire oltre la *stop bar*, continuando per il piazzale principale: a questo punto il Cessna impegnava la pista 36R, nel momento in cui sopraggiungeva l'MD87 della SAS, in precedenza autorizzato al decollo, il quale impattava con lo stesso aeromobile Cessna, provocandone l'incendio, e successivamente andava a schiantarsi contro il capannone del deposito bagagli, determinando il decesso di tutte le persone presenti all'interno delle due aeromobili, nonché di 4 addetti al medesimo deposito bagagli.

A seguito degli accertamenti anatomopatologici effettuati sui corpi delle vittime, sarebbe emerso, secondo quanto dichiarato in audizione dal presidente dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, che quasi tutti le persone a bordo del velivolo della SAS sarebbero morte a seguito dell'impatto, mentre i due piloti del Cessna

non sarebbero deceduti per fattori traumatici, ma a causa dell'incendio seguito all'impatto con l'MD87.

Secondo la documentazione fornita al Comitato dall'Ispettore generale capo del Corpo nazionale dei Vigili del fuoco, il distaccamento aeroportuale dei Vigili del fuoco è stato avvertito dell'accaduto per primo dal posto di polizia, il quale ha segnalato un « incendio del capannone di deposito bagagli », quindi da un tassista che ha contattato il 115 e, successivamente, dalla torre di controllo. Peraltro, in base alle dichiarazioni rese in audizione dal direttore dell'aeroporto di Linate, il segnale di allarme per avvenuto incidente che, secondo il piano di intervento aeroportuale avrebbe dovuto essere lanciato dalla torre di controllo per avviare le procedure di emergenza, non è mai stato diramato.

In ogni caso, a seguito delle segnalazioni pervenute, due squadre di vigili sono intervenute, entro circa 3 minuti dall'allarme, presso il capannone deposito, mentre altri convogli provenienti da distaccamenti esterni all'aeroporto sono intervenuti successivamente. Per quanto riguarda l'incendio del Cessna esso, sempre in base alla documentazione trasmessa, non è stato notato dai convogli intervenuti, sia per le condizioni ambientali sia per la distanza tra il luogo in cui si stava sviluppando l'incendio stesso e le vie seguite dagli automezzi dei vigili: le operazioni di soccorso sul Cessna sono pertanto iniziate quando la torre di controllo ha informato di aver perso contatto con il Cessna a terra, e cioè diversi minuti dopo che le squadre di soccorso si trovavano sul luogo dell'incendio principale.

Sull'incidente sono in corso un'inchiesta giudiziaria ed un'indagine tecnica dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo; quest'ultima, su richiesta dell'Autorità giudiziaria, ha acconsentito che il suo investigatore sia investito anche del ruolo di consulente tecnico del pubblico ministero incaricato dell'inchiesta penale, al fine di indicare quali siano state le cause del disastro e descrivere la dinamica dell'evento. Tale ultima decisione, che deroga

all'orientamento generale seguito dalla stessa Agenzia, secondo il quale gli investigatori dell'Agenzia non assumono tale ruolo di consulente, ma raccolgono autonomamente gli elementi utili all'inchiesta, mettendoli a disposizione, se richiesto, dell'Autorità giudiziaria, è stata motivata, secondo quanto dichiarato in audizione dai rappresentanti di quest'ultimo organismo, in primo luogo, dall'obbligo, derivante dalla previsione di cui all'articolo 3, comma 3, lettera b), del decreto legislativo n. 66 del 1999, istitutivo dell'Agenzia, di « collaborare, ove richiesto, con l'Autorità giudiziaria nello svolgimento di inchieste correlate a fatti aeronautici », in secondo luogo al fine di poter disporre tempestivamente di tutti gli elementi relativi all'evento, così da poter concludere l'inchiesta tecnica entro il termine di dodici mesi dall'incidente previsto dall'articolo 12, comma 1, dello stesso decreto legislativo n. 66.

In merito alla dinamica dell'incidente alcuni commissari hanno sollevato l'ipotesi che l'utilizzo del raccordo R6 da parte dei velivoli provenienti dal piazzale ATA per immettersi sulla pista principale 36R, invece di utilizzare correttamente il raccordo che porta alla testata della stessa pista, avrebbe rappresentato una pratica sostanzialmente comune, anche in quanto, secondo quanto segnalato in audizione dal presidente della società di gestione aeroportuale SEA S.p.A. Giorgio Fossa, la percorrenza del raccordo R5 per giungere sulla pista principale ha una durata stimabile tra i 15 e i 18 minuti, laddove l'utilizzo del raccordo R6 avrebbe comportato un tempo di trasferimento di soli 5 minuti, determinando pertanto un risparmio apprezzabile, in termini monetari, in circa 600 mila lire sul costo complessivo del volo; lo stesso presidente della SEA ha anche affermato che tanto l'aeromobile Cessna quanto i piloti non fossero abilitati ad operare nelle condizioni di visibilità presenti la mattina dell'incidente.

Alcuni commissari hanno anche ipotizzato che, sulla base di un tacito accordo, nelle conversazioni bordo-torre si sarebbe in passato fatto riferimento alla corretta

procedura di movimentazione, mentre in realtà i controllori di volo sarebbero stati a conoscenza del fatto che gli aeromobili provenienti dal parcheggio ATA utilizzavano il raccordo R6 in senso contrario a quello normale. A fronte di tali ipotesi il presidente della SEA ha affermato che l'utilizzo del raccordo R6 per l'ingresso sulla pista 36R, sebbene non rientrante nelle procedure normali di movimentazione, avrebbe potuto essere autorizzato dalla torre di controllo, su richiesta dei piloti, in condizioni di bel tempo; il direttore dell'aeroporto ha, da parte sua, escluso nettamente che, in condizioni di bassa visibilità, costituisse pratica comune l'utilizzo del raccordo R6 per l'accesso alla pista 36R; i rappresentanti dell'ENAV hanno escluso assolutamente che i colloqui tra piloti e torre di controllo possano avere un contenuto diverso rispetto a quello della effettiva movimentazione degli aeromobili.

Lo stesso direttore ha espresso perplessità in merito alla correttezza del comportamento tenuto dal controllore di volo e dal pilota del Cessna: in primo luogo egli ha rilevato come la segnalazione del pilota di trovarsi all'altezza della *stop bar* indicato come S4 e di essere sul punto di entrare in pista, avrebbe dovuto far capire al controllore di volo che il velivolo non si trovava, come avrebbe dovuto secondo le istruzioni fornite in precedenza dallo stesso controllore, sul raccordo R5, in quanto quest'ultimo immette non direttamente sulla pista 36R, ma sul prolungamento della stessa. D'altra parte, il pilota del Cessna, che era stato autorizzato ad imboccare il raccordo R5 in direzione nord, era in condizione di rilevare, attraverso la cartina aeroportuale a sua disposizione e le strumentazioni di bordo, tra cui la bussola ed il giroscopio, che il raccordo da lui erroneamente imboccato è orientato in direzione sud. Inoltre, nel corso delle comunicazioni con la torre di controllo il pilota doveva desumere, vedendo il codice colore giallo/verde e le luci di colore bianco presenti dopo la *stop bar* S4, di essere sul punto di entrare sulla pista, e che tale condizione contrastava

con le indicazioni del controllore, il quale, consentendogli di proseguire oltre la medesima *stop bar*, non lo aveva autorizzato ad entrare nella stessa ma gli aveva, diversamente, indicato di continuare per il piazzale principale.

Per quanto riguarda le procedure di movimentazione a terra seguite presso l'aeroporto di Milano, nella documentazione depositata dai rappresentanti dell'ENAC il 15 gennaio si segnala come l'ordinanza n. 2/85 della Direzione aeroportuale di Linate stabilisce, all'articolo 7, che « durante l'effettuazione di operazioni in CAT II e CAT III A (cioè nelle condizioni meteorologiche presumibilmente presenti la mattina dell'incidente) gli aeromobili in rullaggio da e per Linate ovest (vale a dire verso l'area di parcheggio utilizzata dagli aeromobili dell'aviazione generale), devono essere fermati dalla torre di controllo all'altezza delle *stop bar* presenti sulle vie di rullaggio R5 e R6 ». Inoltre, i documenti emanati dall'ENAV in merito alle procedure di movimentazione a terra (DOP 2/97) stabiliscono, in riferimento alle operazioni in condizioni di bassa visibilità che, in condizioni di visibilità 3 (laddove cioè i piloti non sono in condizioni di rullare in modo autonomo ed il personale di torre non può esercitare il controllo visivo sugli aeromobili), negli aeroporti non dotati di ASMI funzionante (nei quali cioè, come appunto è il caso di Linate, non fosse presente o in funzione un radar di terra) gli aeromobili in partenza possono essere autorizzati ad iniziare il rullaggio dal parcheggio solo quando l'aereo in arrivo sia atterrato ed abbia raggiunto il parcheggio, ovvero quando l'aereo precedente in partenza abbia comunicato l'avvenuto decollo. Sulla base di tali presupposti normativi lo stesso ENAC evidenzia come le procedure seguite per la movimentazione del velivolo Cessna non risultino comunque corrette, in quanto l'aeromobile era stato autorizzato ad iniziare il rullaggio dal parcheggio prima che fosse decollato il volo SAS; inoltre, anche qualora il Cessna avesse imboccato correttamente il raccordo R5 e non, come effettivamente, il raccordo R6,

non avrebbe potuto comunque essere autorizzato ad attraversare il prolungamento della pista 36R fino a quando l'aereo della SAS non fosse decollato.

Peraltro, occorre ricordare come l'amministratore delegato dell'ENAV abbia affermato, nel corso dell'audizione del 17 gennaio, che la mattina dell'8 ottobre 2001, nell'aeroporto di Linate, risultavano essere presenti condizioni di visibilità 2, che non comportano le limitazioni appena ricordate previste per le operazioni in visibilità 3.

In merito alle procedure di emergenza seguite in occasione dell'incidente, occorre segnalare come l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo abbia emanato, nei giorni successivi all'evento, un messaggio di allerta, citato dal presidente dell'Agenzia stessa nel corso della sua audizione dinanzi al Comitato, il quale evidenziava « carenze organizzative e di comportamento » relativamente agli interventi di primo soccorso posti in essere. In particolare, il messaggio lamenta che non risulta essere stato applicato il locale piano aeroportuale per gli stati di emergenza e di incidente, il quale, peraltro, « appare poco dettagliato nell'individuazione dei compiti spettanti ai vari operatori coinvolti ». Il messaggio si conclude con il suggerimento, indirizzato all'ENAC, di verificare la rispondenza dei piani di emergenza in vigore negli aeroporti ai requisiti di ricerca e soccorso stabiliti dalla normativa internazionale, nonché la loro adeguatezza alle condizioni operative dei singoli scali.

Sempre secondo quanto emerso nel corso dell'audizione del presidente dell'Agenzia, quest'ultima sarebbe venuta a conoscenza dell'incidente solo attraverso il Televideo, ed il presidente sarebbe stato costretto a recarsi a Milano, da Roma, con la propria auto, non essendo riuscito a trovare posto su voli di linea.

Al di là della stretta dinamica degli eventi occorsi nella mattinata dell'8 ottobre, occorre altresì evidenziare come l'incidente abbia fatto emergere una serie di carenze generali di carattere organizzativo

e strutturale, segnalate dagli stessi soggetti ascoltati in audizione dal Comitato paritetico.

In primo luogo, l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, in un messaggio di allerta emanato il 10 ottobre, evidenziava la non conformità della segnaletica posta sulla via di rullaggio R6 con gli *standard* previsti dalla normativa ICAO. In particolare, il presidente dell'Agenzia, in merito al cartello S4, indicante la *stop bar* presente sulla stessa via R6, ha dichiarato in audizione che « nessuno è in grado, a livello di aeroporto, di darci una spiegazione di come sia maturata quella segnaletica, che sicuramente non era conforme alla normativa internazionale e che può avere indotto in errore o contribuito a facilitare l'errore del pilota e la scarsa comprensione della situazione da parte del controllore del traffico aereo ».

Il presidente della SEA, sempre in merito alla segnalazione S4, ha dichiarato che tale segnale non era riportato sulla cartina *jeppesen*, in dotazione ai piloti, in quanto tale segnale, considerato minore, non è presente sulla cartina AIP Italia, edita a cura dell'ENAV, che costituisce la base per la redazione della cartina *jeppesen*. Non appare peraltro nemmeno chiaro se la torre di controllo fosse pienamente a conoscenza della presenza del segnale S4 sul raccordo R6: mentre infatti il direttore dell'aeroporto ha affermato che la torre di controllo è a conoscenza della presenza del segnale S4 fin dal 1996 (data dalla quale, in una riunione congiunta tra i vari organismi aeronautici presenti a Linate si era deciso di realizzare, tra le altre, tale segnalazione), i rappresentanti dell'ENAV, nelle audizioni del 17 e del 31 gennaio 2002, non hanno potuto confermare ufficialmente con assoluta certezza tale circostanza. A questo riguardo può rilevarsi come la planimetria aeroportuale allegata all'ordinanza 104/01, emanata dal direttore dell'aeroporto il 9 novembre 2001 in merito alle procedure di movimentazione contenga indicazione della localizzazione del segnale S4.

Ulteriori elementi utili possono desumersi in merito alla non operatività, in

quel momento, del radar di terra, strumentazione, che consentendo al controllore di volo di individuare visivamente su uno schermo la posizione degli aeromobili presenti nel sedime aeroportuale, avrebbe molto probabilmente consentito di evitare lo scontro tra i velivoli, sebbene la sua installazione non costituisca uno standard ai sensi dell'Annesso 14 ICAO, ma solo una « *recommended practice* » la cui adozione è rimessa alla valutazione discrezionale dei soggetti competenti. Dagli elementi di informazione contenuti nella documentazione trasmessa al Comitato dall'ENAC e dall'ENAV, si evince che nell'aeroporto di Linate esisteva, sin dagli anni sessanta, un sistema radar di terra ASMI (*Aerodrome surface movement indicator*); tale sistema, con il passare degli anni aveva subito reiterate avarie tecniche che, per il venir meno dei pezzi di ricambio necessari, per la vetustà della strumentazione, non consentivano di garantire la funzionalità dell'impianto. Pertanto, il consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma di assistenza al volo (ora confluita nell'ENAV), con delibera del 19 dicembre 1991, aveva deciso di avviare una trattativa privata diretta con la società FIAR S.p.A. per l'acquisizione di un nuovo sistema radar SMGCS (*Surface movement guidance control system*), più avanzato tecnologicamente del precedente, trattativa che era giunta a conclusione con la delibera del Consiglio di amministrazione dell'azienda autonoma di assistenza al volo del 20 ottobre 1993, la quale approvava anche la relativa spesa, pari a circa 10 miliardi di lire.

Successivamente, in data 17 maggio 1995 e 31 maggio 1996, la Direzione generale dell'aviazione civile dell'allora Ministero dei trasporti espresse per due volte parere negativo sulla costruzione di un'antenna tra le due piste aeroportuali sulla quale installare provvisoriamente il radar, in quanto l'installazione del traliccio per il radar, oltre a determinare un notevole impatto psicologico negativo per i piloti, avrebbe offerto vantaggi minimi, sia in quanto la movimentazione a terra degli aeromobili a Linate non poneva particolari

problemi, sia in quanto era ancora in servizio il radar ASMI. In seguito a tali rilievi l'ENAV presentò, il 15 luglio 1998, un progetto alternativo che prevedeva l'installazione del radar sulla torre di controllo: dopo un fitto scambio di corrispondenza tra i diversi organismi interessati (SEA, Direzione di aeroporto ed ENAC), su tale progetto è stato acquisito il parere favorevole della Direzione aeroportuale (16 giugno 2000) e dell'ENAC (17 luglio 2000).

3. L'ENTE NAZIONALE DI ASSISTENZA AL VOLO (ENAV) S.p.A.

Prima di delineare i temi fondamentali emersi nel corso delle audizioni dei rappresentanti dell'Ente nazionale di assistenza al volo S.p.A. dinanzi al Comitato paritetico costituito per l'indagine conoscitiva, appare utile elencare le principali competenze attribuite all'ENAV dalla normativa vigente. La disciplina in materia è recata dall'articolo 2 della legge n. 665 del 1996, la quale, nel prevedere la trasformazione in ente pubblico economico dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale (AAAVTAG), stabilisce che l'ENAV fornisce i servizi di assistenza al volo in tutti gli spazi aerei di pertinenza italiana, come definiti dagli articoli 3 e 4 del decreto del Presidente della Repubblica n. 145 del 1981, i quali disciplinavano la loro volta i compiti ed i servizi attribuiti all'AAAVTAG. Pertanto, dal combinato disposto di tali disposizioni, all'ENAV compete:

a) l'organizzazione e l'esercizio dei servizi di traffico aereo generale, consistente nel servizio di controllo della circolazione aerea, nel servizio informazione di volo e nel servizio consultivo e di allarme, nonché lo svolgimento dei servizi di telecomunicazioni e informazioni aeronautiche, dei servizi meteorologici aeroportuali, dei servizi di radionavigazione e radiodiffusione, nonché dei servizi del traffico aereo inerenti ai movimenti degli aeromobili sulle aree di manovra;

b) il potenziamento, l'ammodernamento, la costruzione, l'installazione e la manutenzione di impianti ed apparati di assistenza radio e visuale;

c) la ricerca e la produzione di studi di carattere tecnico-scientifico inerenti l'assistenza al volo;

d) il collegamento con altre amministrazioni pubbliche;

e) i rapporti con enti, società, organizzazioni nazionali ed internazionali del settore;

f) la predisposizione degli elementi tecnico-economici delle tariffe dei propri servizi;

g) il reclutamento, la formazione e l'addestramento del personale impiegato nei servizi di assistenza al volo;

h) l'effettuazione di controlli, a terra e in volo sulla rispondenza agli *standard* delle radioassistenze e degli aiuti visivi luminosi;

i) la pianificazione dell'assistenza al volo e la determinazione dei requisiti tecnico-operativi connessi nel caso di costruzione o ristrutturazione di aeroporti civili;

j) l'accertamento delle infrazioni alla normativa sull'assistenza al volo;

k) la compilazione e pubblicazione delle carte aeroportuali;

l) l'emanazione della normativa tecnico-operativa dei servizi di competenza;

Successivamente, tale quadro di competenze sarebbe stato, ad avviso dei rappresentanti dell'ENAV, parzialmente modificato dall'atto di indirizzo emanato con il decreto del Ministro dei trasporti 14 gennaio 1998, il quale specifica che le attribuzioni dell'ENAV in materia di aiuti visivi luminosi possono concretizzarsi, per quanto attiene ai beni la cui titolarità patrimoniale risulta controversa, in una verifica tecnica di tipo documentale nonché ispettivo, circoscrivendo pertanto la competenza dell'ENAV in tale materia.

Da ultimo occorre segnalare che, ai sensi dell'articolo 1, comma 2, della citata legge n. 665 del 1996, si è provveduto alla trasformazione dell'ENAV da Ente pubblico economico in Società per azioni, integralmente posseduta dal Ministero dell'economia e delle finanze; tale trasformazione, concretizzatasi a partire dal 1° gennaio 2001, non ha peraltro sostanzialmente mutato il quadro delle competenze attribuite all'Ente.

Passando agli elementi più significativi per l'indagine evidenziatisi nel corso delle audizioni dinanzi al Comitato paritetico dei rappresentanti dell'ENAV, essi possono essere ricondotti ad alcuni nuclei tematici principali: 1) l'efficacia nell'ordinamento interno delle norme tecniche fissate dall'ICAO e le esigenze di riordino normativo; 2) la definizione delle competenze spettanti ad ENAV in materia di disciplina della circolazione a terra dei velivoli, di impianti aeroportuali e le eventuali sovrapposizioni con le competenze di altri enti (in particolare dell'ENAC); 3) lo stato dei rapporti interistituzionali con altri organismi pubblici preposti al governo del settore dell'aviazione civile; 4) la valutazione circa il livello di professionalità riscontrabile nel comparto del trasporto aereo; 5) l'approfondimento di alcune questioni connesse con l'incidente occorso a Milano Linate l'8 ottobre 2001; 6) la posizione di ENAV rispetto alle prospettive di riforma del settore.

Per quanto riguarda l'efficacia nell'ordinamento italiano delle prescrizioni tecniche contenute negli annessi ICAO, l'ENAV ha evidenziato la sussistenza di gravi dubbi in merito all'efficacia delle disposizioni tecniche emanate dall'ICAO, ricordando come l'atto di indirizzo del Ministro dei trasporti adottato con decreto del 14 gennaio 1998 abbia specificato che, in attesa di un formale recepimento, la Direzione generale dell'Aviazione civile, le cui competenze sono state in larga parte trasmesse all'ENAC, dovrà tenere conto che i citati allegati tecnici integrano la legislazione vigente in materia di sicurezza. In ogni caso, i rappresentanti dell'ENAV hanno affermato che il servizio di