

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MARIO VALDUCCI

La seduta comincia alle 14,15.

(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso e la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati.

Audizione di rappresentanti dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (ANSV).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano, l'audizione di rappresentanti dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (ANSV).

Do la parola al presidente dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, Bruno Franchi, per lo svolgimento della relazione.

BRUNO FRANCHI, *Presidente dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo.* Onorevole presidente, onorevoli componenti della Commissione, innanzitutto vi ringrazio per aver dato all'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo la possibilità di portare il proprio contributo a questa indagine conoscitiva.

L'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo è l'autorità dello Stato italiano

preposta allo svolgimento delle inchieste tecniche in campo aeronautico, nel caso di incidenti o mancati incidenti occorsi ad aeromobili dell'aviazione civile. Le nostre inchieste hanno esclusivamente una finalità di prevenzione, non di accertamento di responsabilità.

Siamo stati istituiti sulla base di una direttiva comunitaria, che ha imposto a tutti gli Stati membri la creazione di un'istituzione preposta alle inchieste tecniche, posta in posizione di terzietà rispetto al sistema dell'aviazione civile. Questo significa che noi non regoliamo, non controlliamo né gestiamo il sistema dell'aviazione civile, a garanzia dell'obiettività dei risultati delle nostre inchieste. Da questo punto di vista, però, siamo un osservatorio privilegiato, perché rileviamo quanto accade in ambito nazionale e internazionale, grazie ai costanti collegamenti con le omologhe autorità investigative straniere.

Per darvi un'idea quantitativa del nostro lavoro, che comunque si può evincere dalla documentazione che abbiamo depositato, vi informo che nel 2008, abbiamo ricevuto complessivamente 1.850 segnalazioni di eventi di interesse per la sicurezza del volo. Queste segnalazioni comprendono prevalentemente inconvenienti, quindi eventi che hanno avuto un impatto marginale sotto il profilo della sicurezza del volo, e per la restante parte — si tratta di circa 90 eventi — incidenti o mancati incidenti. Questi ultimi richiedono l'apertura di un'inchiesta tecnica, mentre nel caso di un inconveniente abbiamo una certa discrezionalità, quindi è data all'Agenzia la facoltà di aprire un'inchiesta.

Questi valori sono aumentati rispetto allo scorso anno, non perché siano peggiorati i livelli di sicurezza del volo nel

nostro Paese, ma perché si sta finalmente diffondendo una cultura della sicurezza del volo precedentemente sconosciuta, soprattutto in materia di segnalazioni di eventi che riguardano la sicurezza del volo. Questo è un dato certamente positivo, cui siamo giunti non soltanto grazie alle previsioni normative che impongono a determinati soggetti istituzionali e pubblici come l'ENAC e l'ENAV di riferirci le segnalazioni al fine di poter effettuare le nostre valutazioni e classificazioni e procedere all'apertura delle inchieste, ma anche attraverso una sensibilizzazione degli operatori del settore, che talora provvedono direttamente a segnalarci gli eventi. Siamo quindi riusciti a portare allo scoperto la situazione effettiva del nostro Paese, che è in linea con quella degli altri Paesi aeronauticamente evoluti, a fronte di una conoscenza delle segnalazioni che, nel periodo in cui siamo nati, era praticamente inesistente.

L'Agenzia è nata alla fine del 1999, ed è diventata operativa nel 2000. Quando abbiamo chiesto all'ex Registro Aeronautico Italiano (RAI) e alla Direzione generale dell'aviazione civile di accedere alle banche dati sugli eventi aeronautici rilevati in termini di sicurezza, abbiamo scoperto che non esistevano o esistevano limitatamente a specifici eventi. Ad esempio, il RAI si focalizzava soltanto sugli eventi correlati a fattori tecnici. La Direzione generale dell'aviazione civile in alcuni casi non appariva neanche nelle inchieste, nonostante fossero aperte.

Abbiamo quindi iniziato a collazionare una banca dati e in seguito a stipulare protocolli di intesa con le istituzioni prima citate, oltre che con l'Aeronautica militare, per specificare come segnalarci gli eventi. Questa politica ha dato esiti positivi, per cui adesso abbiamo una mole interessante di dati da analizzare, che è sostanzialmente in linea con quella di altri Paesi.

Il nostro apporto a questa indagine conoscitiva sarà limitato soltanto ad aspetti che interessano gli aeroporti, tralasciando gli altri riguardanti la sicurezza del volo, perché abbiamo constatato come nell'ambito dell'indagine trattate anche di

aspetti di sicurezza, ovvero di *safety*, non di *security*, quindi non di prevenzione di atti e di interferenze illecite contro la navigazione aerea. Abbiamo quindi focalizzato alcuni aspetti specifici concernenti gli aeroporti per quanto riguarda la sicurezza del volo.

Rispetto al 2001, anno di riferimento base, in quanto data in cui si è verificato l'incidente di Linate, la situazione degli aeroporti italiani è sensibilmente migliorata, soprattutto in termini di conformità ai requisiti previsti dalla normativa internazionale in materia, ossia l'allegato 14 alla Convenzione di Chicago. Dobbiamo dare atto all'ENAC di svolgere un ottimo lavoro in materia di certificazione. Da un punto di vista di conformità, quindi, oggi non riscontriamo più i problemi esistenti nel 2001. Quando infatti apriamo delle indagini, constatiamo come i problemi riscontrati in occasione dell'inchiesta di Linate oggi si siano decisamente affievoliti.

Rimangono quattro grosse problematiche in materia di sicurezza del volo a livello aeroportuale, tre delle quali non sono una peculiarità del nostro Paese, ma sono rilevabili a livello mondiale e sulla cui risoluzione la collettività internazionale del trasporto aereo si sta interrogando. I problemi principali, li abbiamo segnalati nel documento depositato, sono le *runway incursion* (occupazioni indebite di pista), i *bird strike* (impatto dei volatili contro un aeromobile), le *windshear* (variazioni improvvise di intensità e di direzione del vento) e le operazioni di rampa. Le prime tre rappresentano una problematica comune, mentre delle operazioni di rampa spiegheremo cosa abbiamo riscontrato a livello nazionale durante le investigazioni.

Linate fu una *runway incursion*, un'occupazione indebita di pista, che si verifica quando un aeromobile, un mezzo di superficie o anche una persona si viene a trovare senza autorizzazione in un'area preposta all'atterraggio o al decollo di aeromobili. Nel 2008, negli aeroporti italiani nei quali è presente una torre di controllo, quindi non in aeroporti secondari dedicati all'aviazione turistica, ab-

biamo registrato 72 *runway incursion*, a fronte di un milione 700 mila movimenti.

Fortunatamente, la maggioranza rappresenta eventi di minore interesse, che nel nostro caso non hanno portato all'apertura di un'inchiesta tecnica. Abbiamo infatti aperto un'inchiesta tecnica su tre eventi, che abbiamo classificato come inconvenienti gravi, ossia mancati incidenti. Vi preciso che in questi casi siamo molto cauti nella scelta di aprire un'inchiesta tecnica anche perché le inchieste comportano dispendio di energia sotto diversi profili, non ultimo quello economico. Siamo pertanto molto attenti a valutare se esistano gli estremi di legge per aprire un'inchiesta tecnica. Nel caso di *runway incursion*, ad esempio, acquisiamo prima di tutto un fascicolo e, una volta in possesso degli elementi base che ci consentono la corretta classificazione dell'evento, procediamo all'apertura dell'inchiesta tecnica.

Nei tre casi segnalati, una volta acquisiti gli elementi, abbiamo ritenuto di essere in presenza di un mancato incidente, e quindi, come previsto per legge, abbiamo aperto un'inchiesta tecnica. Gli altri eventi sono stati classificati nella nostra banca dati a fini di studio e monitoraggio futuri.

Il problema è di interesse internazionale. La stessa autorità investigativa statunitense, la nostra omologa, la *National Transportation Safety Board* (NTSB), ha sensibilizzato l'equivalente statunitense dell'ENAC, la *Federal Investigation Agency* (FIA), al fine di trovare rimedi più efficaci per prevenire questo fenomeno.

Questo è prodotto da una serie di fattori. Durante le nostre investigazioni, abbiamo riscontrato quelli rintracciabili anche all'estero. I più frequenti sono malintesi nelle comunicazioni tra aeromobili e competenti enti del controllo del traffico aereo, errati *read/hear back*, ovvero un non corretto ascolto e rapporto dell'autorizzazione data, deviazione da norme operative da parte degli equipaggi di volo, *layout* aeroportuali non ottimali, quali ad esempio pluralità di piste, vie di rullaggio

che intersecano più piste, come nel caso di Malpensa e di Fiumicino, segnaletica orizzontale e verticale non ottimale.

Lo scorso anno, abbiamo riscontrato anche un fenomeno nuovo. Diversi aeroporti italiani erano interessati da modifiche o lavori sulle infrastrutture aeroportuali. Questo fenomeno ha innescato, sotto il profilo della sicurezza del volo, una serie di problematiche nuove tipo *runway incursion*, che abbiamo analizzato e ricondotto alle modifiche in atto negli aeroporti.

Abbiamo già emanato diverse raccomandazioni di sicurezza, che sono lo strumento base con cui, individuate le cause di un evento, cerchiamo di migliorare il sistema. Il soggetto destinatario in questo caso è sempre stato l'ENAC. Le nostre raccomandazioni di sicurezza non hanno confini, nel senso che, a seconda della criticità che riscontriamo in un evento, possiamo indirizzarle a soggetti istituzionali nazionali o stranieri.

Per darvi un esempio concreto di segnalazioni ad autorità straniere, negli anni passati, per due volte un Boeing 737 si è perso una ruota del carrello anteriore, una volta a Catania e una a Treviso. L'inchiesta ha appurato che all'accadimento dei due eventi aveva contribuito lo stesso fattore, ovvero una procedura di manutenzione non ottimale prevista dallo stesso costruttore. A questo punto, abbiamo rivolto raccomandazioni di sicurezza all'autorità dell'aviazione civile statunitense, che le ha verificate ed accettate. Il costruttore ha quindi dovuto modificare le procedure di manutenzione. Questo evidenzia la mancanza di un confine nazionale all'emissione di raccomandazioni di sicurezza.

Nel campo delle *runway incursion*, le abbiamo verificate soprattutto dopo l'incidente di Linate e ora stiamo monitorando continuamente il fenomeno, soprattutto sugli aeroporti minori, sui quali c'è una minore vigilanza e dei quali abbiamo riscontrato l'inadeguatezza della segnaletica rispetto a quella presente negli aeroporti che movimentano la maggior parte del traffico commerciale.

Il fenomeno del *bird strike* è di grande attualità non soltanto in Italia, ma anche all'estero. Vi cito soltanto due casi: quello italiano del 737 della Ryanair in atterraggio a Ciampino, quello straniero dell'*Airbus 320* che è finito nell'Hudson. Si tratta infatti di un problema di interesse mondiale. Parliamo di questo fenomeno oggi, in un'indagine conoscitiva sugli aeroporti, perché il 90 per cento degli eventi si verifica in prossimità o nell'ambito dei siti aeroportuali, in quanto paradossalmente gli aeroporti costituiscono un *habitat* ideale per gli uccelli, soprattutto per quelli particolarmente pericolosi per la navigazione aerea a causa delle loro dimensioni.

Il fenomeno interessa anche il nostro Paese ed è diffuso soprattutto sugli aeroporti costieri. Molti grossi aeroporti sono situati in prossimità della costa, come ad esempio Fiumicino. Abbiamo approfondito l'argomento in occasione di due recenti inchieste, che hanno destato particolare interesse a livello mondiale. Una è ormai chiusa, mentre l'altra è ancora in atto. Quella che abbiamo chiuso ha interessato un *Boeing 767* in decollo dall'aeroporto di Fiumicino nel 2007, che subito dopo il decollo ha «ingerito» una trentina di gabbiani reali nei due propulsori. Questo ha portato a una dichiarazione di emergenza e all'atterraggio dell'aeromobile sullo stesso aeroporto di partenza, fortunatamente senza alcuna conseguenza per i passeggeri.

L'altro evento, su cui l'inchiesta è in corso e che sta destando ampio interesse a livello internazionale, riguarda il 737 della Ryanair in atterraggio a Ciampino. Nel corso della prima inchiesta relativa al 767 in decollo dall'aeroporto di Fiumicino, è emerso come, nonostante l'aeroporto fosse dotato di tutti i sistemi necessari per fronteggiare il problema e la sua soglia di rischio per il fenomeno del *bird strike* fosse al di sotto di quella definita pericolosa a livello nazionale, alcuni elementi abbiano favorito la presenza di uccelli. Ve li elenco, perché si tratta di un problema che riguarda non soltanto Fiumicino, ma anche altri aeroporti e talvolta non si presta particolare attenzione ad aspetti

che poi diventano fondamentali in un'ottica di prevenzione: insufficiente manutenzione dei canali di drenaggio delle acque; depressione di talune aree del sedime aeroportuale; ampia movimentazione di terra a causa di lavori industriali nelle immediate vicinanze dell'aeroporto. Tutti questi elementi favoriscono la presenza di uccelli. Un altro elemento non indicato nella relazione, perché non emerso in corso di inchiesta, è rappresentato dalle discariche presenti in prossimità degli aeroporti, che favoriscono la presenza di uccelli.

A seguito di questo evento e dei fattori di criticità evidenziati, abbiamo emanato una serie di raccomandazioni di sicurezza destinate a sensibilizzare le istituzioni sulla rimozione dei fattori che possono contribuire all'accadimento dell'evento. Nell'ambito dell'inchiesta, è emerso anche come l'equipaggio, che pur aveva notato la presenza di volatili, non l'abbia adeguatamente segnalata alla torre di controllo.

A livello non soltanto nazionale, ma mondiale, uno degli elementi fondamentali per affrontare in maniera più compiuta e risolutiva questo problema consiste nell'acquisire il maggior numero di informazioni su questo settore, favorendo il riporto della segnalazione degli eventi di *bird strike*.

A livello italiano esistono ancora alcune lacune, sebbene l'ENAC abbia indicato in una circolare le politiche da seguire, che sono in linea con quelle dell'allegato n.14 alla Convenzione di Chicago. È necessario lavorare ancora per sensibilizzare l'operatore a riportare tutti i fenomeni di *bird strike*, perché finora si ragiona soprattutto in un'ottica di presunzione di impatti, mentre invece bisognerebbe venire a conoscenza di tutti gli impatti, conoscere le tipologie di uccelli presenti in aeroporto e studiare le motivazioni di tale presenza. Questo comporta però una cospicua mole di dati, e in questa direzione si muovono le politiche internazionali e nazionali.

Per quanto riguarda l'incidente di Ciampino, l'inchiesta è ancora in corso. Sta destando interesse perché è successo prima dell'evento dell'Hudson. Abbiamo

già effettuato l'apertura dei propulsori per valutare gli effetti che l'ingestione dei circa novanta volatili che hanno impattato contro aeromobile ha avuto sulle componenti del propulsore. Per l'interesse mondiale che sta registrando la nostra inchiesta, a questa operazione hanno partecipato non soltanto l'autorità investigativa e l'autorità dell'aviazione civile degli Stati Uniti, ma anche l'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA).

È necessario valutare i danni riportati dai propulsori e verificare l'opportunità di ragionare su una modifica delle procedure di certificazione dei propulsori, per renderli ancora più insensibili rispetto ai fenomeni di *bird strike*. Stiamo cercando di approfondire questo problema in collaborazione con le autorità investigative straniere accreditate nella nostra inchiesta.

Peraltro, stiamo notando un aspetto non correlato esclusivamente a questa inchiesta, che non riguarda solo l'Italia, ovvero come, a fronte di procedure di certificazione per minimizzare gli effetti del *bird strike* per quanto riguarda i propulsori e le cellule degli aeromobili, non esistano invece programmi specifici di addestramento dell'equipaggio di volo per gestire correttamente questo fenomeno.

Un altro problema è rappresentato dal *windshear*, ovvero la variazione improvvisa di intensità e di direzione del vento, fenomeno molto pericoloso per la navigazione aerea, che si verifica in presenza di una serie di fattori, tra cui quello orografico. Per quanto riguarda le segnalazioni riportate dall'equipaggio di volo all'ENAV, che le riceve tutte, nel 2008 ci sono state 520 segnalazioni di *windshear*, mentre nell'anno precedente 470. Questo denota non un peggioramento della situazione, perché si tratta di un fenomeno imprevedibile, ma una maggiore sensibilità nel segnalarlo.

Di questi 520, ben 214 riguardano l'aeroporto di Palermo Punta Raisi, che rimane l'aeroporto italiano più critico per quanto riguarda il *windshear*. Qui si sta verificando una situazione paradossale, che sottopongo alla vostra attenzione al di là delle nostre competenze investigative,

visto che state ragionando anche su problematiche normative e competenze territoriali di Stato e enti territoriali quali la Regione. Da alcuni anni l'ENAV non riesce a installare una componente fondamentale del sistema di avviso di *windshear* sull'aeroporto di Palermo, sistema che poi dovrebbe diventare un riferimento per l'installazione in tutti gli aeroporti nazionali soggetti al fenomeno. Per problemi autorizzativi, però, non è stato ancora installato questo sensore che è fondamentale, poiché è un radar meteorologico.

Lo scorso anno, questa situazione paradossale ci ha indotto a rivolgere una raccomandazione di sicurezza all'ENAC e all'ENAV per accelerare le procedure in atto, ma alla fine del 2008 questo sensore radar non era ancora stato installato a causa della mancata autorizzazione dell'Assessorato all'ambiente della Regione Sicilia. Il legislatore deve quindi affrontare definitivamente il problema. Le esigenze di prevenzione e quindi di sicurezza del volo in campo aeronautico viaggiano alla stessa velocità degli aeroplani e non possono quindi subire battute d'arresto di fronte a procedure amministrative e burocratiche che le penalizzano.

Questo fenomeno si verifica anche in altri settori, che non ci interessano direttamente sotto il profilo della sicurezza del volo e della prevenzione. Come avrete probabilmente già sentito dai diversi soggetti auditi in Commissione, il concerto dei vari Ministeri per pronunciarsi su alcuni argomenti provoca ritardi nell'efficienza del sistema trasporto aereo. Questo è un problema di competenza del legislatore, su cui gli enti non possono fare nulla, se non evidenziarlo come nel caso emblematico di Palermo, ove a distanza di anni un sensore fondamentale per migliorare la sicurezza del volo e ridurre le conseguenze del *windshear* non è stato installato. Nei giorni scorsi, il generale Nieddu auspicava che finalmente il problema fosse giunto a soluzione.

L'aeroporto di Palermo interessa non soltanto la Sicilia, ma tutta la collettività nazionale, perché è anche una porta di ingresso per il turismo internazionale. Si

tratta quindi di un problema non limitato ai nostri confini e ai cittadini italiani o siciliani, bensì di interesse mondiale. Mi sembra quindi paradossale penalizzare la prevenzione per problemi autorizzativi e burocratici. Il mio unico obbligo è però quello di segnalarvi queste problematiche, affinché possiate individuare le soluzioni.

Desidero affrontare l'ultimo problema delle operazioni di rampa, e poi rimango disponibile — con il segretario generale, comandante Giampaoli, e con l'ingegner Pennetta, capo dell'area investigativa — a fornire eventuali chiarimenti e a rispondere ad eventuali quesiti. Stiamo analizzando questo problema sotto il profilo di nostra competenza, focalizzando l'attenzione sugli incidenti che si verificano in rampa, in particolare collisioni tra aeromobili e mezzi di rampa come trattori, scale semoventi, carrellini di vario genere. Tali danni hanno conseguenze notevoli per l'economia nazionale e per la mobilità dei cittadini, perché, se una scala semovente urta un aeromobile e causa un danno di una certa entità, quell'aeromobile viene bloccato, il volo può essere annullato o i passeggeri possono essere dirottati su un altro volo con conseguenti ritardi.

Quello che è emerso dalle nostre investigazioni è che i gestori aeroportuali garantiscono un'adeguata preparazione al proprio personale per quanto riguarda i problemi della sicurezza sul luogo di lavoro, ma non per quanto riguarda questa tipologia di incidenti. L'addestramento di questo personale è dunque focalizzato sull'aspetto della sicurezza sui luoghi di lavoro, meno sugli aspetti di sicurezza operativa e sui danni che una gestione non corretta di un mezzo di rampa può produrre a un aeromobile, innescando conseguenze che danneggiano la mobilità dei cittadini e hanno notevoli ricadute sotto il profilo economico.

Abbiamo notato come questo fenomeno si verifichi soprattutto negli aeroporti che negli ultimi anni hanno avuto un notevole volume di traffico, per cui si sono trovati nella necessità di addestrare rapidamente il personale neoassunto.

Abbiamo già segnalato il problema all'ENAC a seguito di alcune inchieste e confidiamo che possa essere prontamente risolto e che la sensibilità dei gestori aeroportuali nei riguardi delle problematiche di sicurezza del volo possa aumentare.

Oggi, dopo la riforma del codice della navigazione, il gestore aeroportuale è diventato un fondamentale soggetto di riferimento per la sicurezza del volo in ambito aeroportuale, giacché deve gestire il *safety management system*, il sistema di gestione della sicurezza in ambito aeroportuale, compito che prima spettava all'ENAC. Deve quindi effettuare il monitoraggio delle criticità e suggerire all'ENAC le modalità attraverso le quali rimuoverle. Diventa quindi un soggetto strategico per garantire la sicurezza del volo in ambito aeroportuale. A titolo strettamente personale, come utente del trasporto aereo che vive la realtà quotidiana, ho l'impressione che spesso alcuni gestori siano più sensibili agli aspetti commerciali che non agli aspetti di sicurezza del volo.

PRESIDENTE. Do ora la parola ai colleghi che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

MARIO LOVELLI. Ringrazio per la relazione. Ho alcune curiosità. Tra le cause di incidentalità non vedo indicate, nel vostro documento, le condizioni meteorologiche. Vorrei quindi chiederle se questo aspetto manchi perché non influente per gli incidenti e quindi sia valutato sotto altri profili.

Per quanto riguarda il fenomeno del *windshear*, come utente dell'aeroporto di Genova insieme al collega Tullo ogni tanto riscontriamo con apprensione il fenomeno in fase di decollo o di atterraggio. L'aeroporto di Genova non è però inserito nell'elenco di quelli ad esso più soggetti, per cui probabilmente si tratta di un vento costante e non improvviso.

Poiché lei citava le problematiche di carattere burocratico autorizzativo emerse a Palermo e ha fatto riferimento ad aspetti legislativi, vorrei chiederle di essere più

preciso in proposito perché, se il legislatore deve effettuare ulteriori interventi in materia, è opportuno avere maggiori chiarimenti.

MAURIZIO IAPICCA. Vorrei sapere se interveniate su segnalazioni di incidenti avvenuti, chi effettui tali segnalazioni e come possiate prevenirli. Ritengo infatti che il vostro compito dovrebbe consistere anche nel fare prevenzione, perché avete l'autorità per intervenire. Ad esempio, Capodichino dovrebbe essere chiuso, perché c'è un caos terribile. Vorrei sapere come possiate intervenire qualora, anche in mancanza di segnalazioni, siate a conoscenza del fatto.

PRESIDENTE. Do la parola al presidente dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, Bruno Franchi, per la replica.

BRUNO FRANCHI, *Presidente dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo*. Abbiamo focalizzato questa presentazione soltanto su elementi di particolare criticità. Sicuramente, il fattore meteorologico contribuisce all'accadimento degli incidenti non soltanto in ambito aeroportuale, ma anche su aeromobili in volo di crociera che sono andati a sbattere contro le montagne dell'Appennino. Non lo abbiamo quindi focalizzato, perché non si tratta di un evento tipico a livello aeroportuale.

Per quanto riguarda l'aeroporto di Genova, è senz'altro tra quelli in cui si rileva il fenomeno del *windshear*. Ne abbiamo però segnalato soltanto alcuni e soprattutto ci interessava segnalare il caso di Palermo, il più critico soprattutto per la configurazione orografica. Genova ha anche altre problematiche, che eventualmente possono essere illustrate dal comandante Giampaoli.

Quanto all'ultima domanda che mi è stata posta sull'intervento legislativo eventualmente necessario a Palermo, da giurista oltre che docente universitario di diritto aeronautico, operatore e pilota, ritengo che il legislatore debba stabilire le priorità di interesse, dichiarando se l'in-

teresse nazionale debba essere prioritario sull'interesse locale. Il problema della Sicilia nasce dal fatto che questo radar meteorologico dovrebbe essere installato nell'ambito del Comune di Isola delle Femmine, che si sta opponendo in ogni modo alla sua installazione. In questo caso, abbiamo stabilito un'ottima collaborazione con ENAV ed ENAC, ciascuno per la propria competenza, perché la sicurezza del volo si persegue con un'azione combinata. Abbiamo partecipato anche a riunioni con il Presidente della Regione Sicilia e il Sindaco di Isola delle Femmine. Ci siamo chiesti dunque se gli interessi di un intero Paese, di una collettività nazionale e internazionale debbano essere compresi sotto gli interessi di una comunità locale. È stata anche valutata la possibilità di installare altrove il radar meteorologico, ma purtroppo è installabile soltanto in quel comune, perché consente di coprire i sentieri di avvicinamento all'aeroporto di Palermo. Tralascio peraltro anche l'aspetto — forse affrontato in questa sede dal Presidente Nieddu — dei finanziamenti comunitari, che con questi ritardi rischiamo di perdere. Al di là degli strumenti normativi, il primo problema del legislatore consiste quindi nell'individuare le priorità.

MARIO LOVELLI. Ma in quel caso, l'autorizzazione a chi compete?

BRUNO FRANCHI, *Presidente dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo*. Purtroppo, la competenza sugli aeroporti è concorrente. In materia di installazione del radar, quindi, devono esprimersi più soggetti, e questo dilaziona i tempi. Questo è decisamente incompatibile con la sicurezza del volo e l'esigenza del trasporto, che si caratterizzano per l'elemento velocità, anche se talvolta sono indotto a fare la battuta che l'aereo è il mezzo più rapido per chi non ha fretta, soprattutto se ci si trova in balia di scioperi o di ritardi. La velocità deve dunque trovare un riscontro anche nelle procedure autorizzatorie per installare strumenti che favoriscano la prevenzione.

Questo è un problema che il legislatore forse ha colto, ma che non è riuscito o non ha avuto il coraggio di risolvere. È necessario decidere una volta per tutte le priorità. Se la sicurezza del volo è un interesse nazionale e internazionale, non devono rilevarsi impedimenti nell'installare ogni strumento in grado di favorire la prevenzione, talvolta comprimendo, se necessario, anche interessi locali, seppur nel massimo rispetto per gli interessi delle collettività locali.

MARIO LOVELLI. La mia domanda intendeva chiarire quale sia la normativa di riferimento in base alla quale deve essere data l'autorizzazione, al fine di poterla modificare. Non so se serva una conferenza di servizi...

BRUNO FRANCHI, *Presidente dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo*. C'è stato già tutto, onorevole. Purtroppo, le procedure autorizzative interessano più dicasteri...

MARIO LOVELLI. In ultima istanza, di chi è la competenza?

BRUNO FRANCHI, *Presidente dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo*. Il problema è riconducibile soprattutto alla regione Sicilia. L'ENAC, utilizzando una norma del codice della navigazione riformato in tempi recenti, ha dichiarato che tale area è di pubblico interesse, per cui vi si deve installare qualcosa che garantisca la sicurezza del volo. Le istituzioni aeronautiche con gli strumenti attuali hanno fatto quanto dovevano, ma purtroppo il sistema s'incepisce sul fronte delle autorizzazioni regionali. Mi auguro di aver risposto adeguatamente alle sue domande.

MARIO LOVELLI. Sì, dovremmo poi approfondirlo, perché mi pare che ci sia un problema di competenze.

BRUNO FRANCHI, *Presidente dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo*. L'inchiesta è uno strumento di preven-

zione, sia pure reattiva, ovvero ad evento accaduto, perché solleva problemi che consentono di prevenire l'accadimento di altri eventi. Noi siamo un'autorità a connotazione prevalentemente investigativa, come ha voluto il legislatore comunitario e come è previsto dalla normativa internazionale. Abbiamo anche la possibilità di effettuare attività di studio e di indagine su elementi che rappresentano criticità e che solitamente sono correlati alle inchieste che svolgiamo. Poiché il legislatore intervenne correttamente a suo tempo per fare chiarezza nel nostro sistema, dobbiamo rispettosamente evitare di interferire con competenze di regolazione, gestione e controllo del sistema, che appartengono all'ENAC.

Vorrei citare un esempio di come possiamo instaurare un sistema che migliori la sicurezza del volo. Stiamo chiudendo la delicata inchiesta sull'Airbus 321, che ha avuto un problema di freni, e in seguito la renderemo pubblica. Una volta individuate le criticità, facciamo le raccomandazioni di sicurezza al soggetto che è in grado di rimuovere quelle criticità, che può decidere se attuarle o rifiutarsi, esprimendoci però la motivazione della sua scelta. Questo è il sistema previsto a livello internazionale: un soggetto effettua l'inchiesta, capisce quanto è successo ed evidenzia le criticità, che potrebbero derivare anche dallo stesso soggetto competente per la regolazione del controllo.

Per quanto riguarda l'inchiesta Tunisair a Palermo, relativa all'Atr 72 finito in acqua, tra le cause abbiamo evidenziato anche come l'autorità dell'aviazione civile tunisina non avesse esercitato il dovuto controllo sull'operatore. Questo aveva contribuito all'innescarsi di una serie di fattori che poi purtroppo hanno portato all'incidente.

Nella comune dialettica tra istituzioni questo rientra nella norma, laddove ad esempio individuamo criticità a livello di vigilanza da parte dell'ENAC.

Purtroppo, nel nostro Paese alcuni settori sono fortemente critici sotto il profilo della sicurezza del volo. Lo scorso anno abbiamo aperto una novantina di inchieste

ste, di cui oltre il 50 per cento riguarda l'aviazione turistica, ovvero aeromobili di aeroclub, alianti, fattori ad elevata criticità nel nostro Paese come in altri. In questo settore, nonostante le convenzioni di sicurezza e gli interventi dell'ENAC che ha recepito puntualmente le nostre raccomandazioni di sicurezza, non si riesce purtroppo a modificare questo *trend* negativo, su cui influiscono però i costi per volare, che in Italia sono così elevati da costringere a far diminuire le ore di volo. Questo però innesca conseguenze ben più gravi sotto profilo della sicurezza del volo quando un pilota riprende a volare.

PRESIDENTE. Ringrazio i rappresentanti dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo per il loro intervento e dichiaro chiusa l'audizione.

La seduta termina alle 14,55.

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

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

*Licenziato per la stampa
il 21 maggio 2009.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO