

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 dei due aeromobili, nonché di 4 addetti al medesimo deposito bagagli.

A seguito degli accertamenti anatomo-patologici 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 come 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 risulti 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 controllo del traffico svolto dall'Ente risponde già pienamente alle prescrizioni della normativa ICAO; peraltro, sebbene la conformità a tale normativa risulti certamente raccomandabile, è stato anche sostenuto che le strutture aeroportuali possono essere considerate ugualmente sicure anche qualora non rispondano in parte a tale normativa, ovvero in presenza di deroghe alla stessa.

Occorre peraltro segnalare come una evidente testimonianza delle difficoltà e delle possibili confusioni che possono derivare dall'assenza di un provvedimento formale di recepimento nell'ordinamento interno della normativa tecnica ICAO sia emersa, nel corso delle audizioni, in riferimento alla definizione degli *standard* per i sistemi di monito-

raggio automatico dei sistemi luminosi utilizzati per il controllo degli aeromobili. Infatti, ai sensi dell'atto di indirizzo emanato dal Ministro dei trasporti il 14 gennaio 1998, si è stabilito, al fine di dare prima attuazione alla disciplina contenuta nell'annesso 14 ICAO in materia di aiuti visivi luminosi, che le strumentazioni per il monitoraggio automatico di tali sistemi devono fornire immediate indicazioni circa qualsiasi avaria che possa interessare gli stessi. In assenza di ulteriori chiarimenti, i rappresentanti dell'Ente hanno rilevato che l'ENAC e l'ENAV hanno inteso interpretare il termine « immediatamente » nel senso di stabilire che il sistema di monitoraggio deve avvertire dell'avaria entro 10 secondi, senza peraltro che tale interpretazione, resasi necessaria per garantire una linea di condotta uniforme in tutti gli aeroporti, trovi un sicuro fondamento normativo.

Sempre sul piano del riordino normativo, i rappresentanti dell'ENAV hanno sostenuto al necessità di innovare la disciplina del codice della navigazione relativa al direttore dell'aeroporto, pur ritenendo che la normativa ICAO concernente le funzioni di tale soggetto sia sostanzialmente precisa. Peraltro, nel corso delle audizioni essi hanno asserito che la normativa vigente definisce con chiarezza le competenze dei diversi soggetti operanti nel settore dell'aviazione civile, escludendo pertanto, diversamente da quanto affermato dai rappresentanti dell'ENAC, che sussistano in materia conflitti di competenza. In quest'ambito, pur non esistendo una struttura centrale di coordinamento tra ENAC ed ENAV, tale coordinamento verrebbe di fatto realizzato nell'ambito della concreta, giornaliera attività aeroportuale, attraverso contatti costanti tra i due enti, i direttori di aeroporto ed i gestori aeroportuali.

Passando alle tematiche connesse con l'operatività dell'Ente, i rappresentanti dell'ENAV hanno preliminarmente evidenziato come la tutela della sicurezza costituisca obiettivo prioritario nell'ambito del piano strategico della società, e come tutta l'organizzazione dell'Ente sia essenzialmente dedicata alla sicurezza ed alla qualità; è stato quindi segnalato come circa l'80 per cento degli investimenti realizzati dall'ENAV nel 2001 (pari complessivamente a 655 miliardi) sia stato fundamentalmente destinato alla sicurezza. In tale contesto l'ENAV ha costituito al proprio interno una nuova unità operativa di qualità e sicurezza ed ha avviato le procedure per imporre la certificazione di qualità ISO 9001 ai propri fornitori, a partire dal settore della manutenzione.

In merito alle competenze relative alla regolamentazione ed alla vigilanza sulla circolazione degli aeromobili negli aeroporti, l'ENAV ha tenuto a precisare di non avere alcun potere di stabilire regole generali per la circolazione a terra degli aeromobili, il quale spetta invece all'ENAC per il tramite dei singoli direttori di aeroporto. Pertanto, i documenti emanati dall'Ente in materia hanno natura esclusiva di istruzioni interne, che recepiscono le procedure operative stabilite dai direttori di aeroporto; la natura meramente interna delle regole elaborate da ENAV in materia risulterebbe del resto anche da documenti ufficiali dell'ENAC, nei quali si sostiene che il documento dell'ENAV DOP/97, relativo alle operazioni a terra degli aeromobili in bassa visibilità « costituisce un documento interno dell'ENAV », il

quale « non ha rilevanza né regolamentare né procedurale in merito alle attività ed agli obblighi delle direzioni di aeroporto ».

In ordine alle responsabilità in materia di aiuti visivi luminosi e di segnaletica orizzontale e verticale, l'ENAV ha contestato la tesi, sostenuta dai rappresentanti dell'ENAC, secondo la quale anche negli aeroporti a gestione totale sussisterebbe la esclusiva competenza dell'ENAV sul controllo della efficienza operativa ed idoneità degli aiuti visivi necessari alla movimentazione degli aeromobili al suolo. A sostegno della propria posizione, i rappresentanti dell'ENAV hanno citato sia il contenuto di atti di concessione in gestione totale (nella documentazione trasmessa al Comitato è citato l'Atto di concessione stipulato tra la SEA e l'ENAC il 4 settembre 2001, il quale prevede che la società di gestione sia responsabile della conduzione ordinaria e straordinaria degli immobili, impianti e infrastrutture concernenti la gestione, e che debba assicurare l'efficienza degli impianti e degli apparati aeroportuali), sia il concreto comportamento di società di gestione aeroportuale (nella documentazione trasmessa al Comitato si fa riferimento al comportamento della SEA, la quale ha sempre effettuato ogni intervento di installazione, realizzazione, manutenzione e ripristino della segnaletica diurna e notturna, verticale e orizzontale), sia ancora il contenuto dell'Atto di indirizzo del Ministro dei trasporti emanato con il citato decreto del 14 gennaio 1998, il quale specifica che, per quanto riguarda gli aiuti visivi luminosi indicati nella Tabella 8.1 dell'Annesso 14 ICAO, le attribuzioni dell'ENAV si concretizzano, per i beni la cui titolarità patrimoniale risulti ancora controversa, solo in un'attività di verifica tecnica di tipo documentale, nonché ispettiva. Spetta invece certamente ad ENAV la costruzione, manutenzione, aggiornamento e costruzione degli aiuti visivi luminosi e degli impianti di controllo del volo (radar ed impianti di radioassistenza) negli aeroporti a gestione non totale.

Viceversa, competerebbero ad ENAC, secondo la ricostruzione prospettata dai rappresentanti dell'ENAV in base alle previsioni del decreto legislativo n. 250 del 1997 (istitutivo dell'ENAC), dello Statuto dell'Ente e dell'atto di indirizzo ministeriale del 14 gennaio 1998, la regolamentazione tecnica, l'autorizzazione, il coordinamento, il controllo e l'ispezione circa la progettazione, costruzione, manutenzione ed esercizio delle infrastrutture e degli impianti aeroportuali. Tale competenza si inquadrirebbe, anche sulla scorta delle dichiarazioni rese dinanzi al Comitato paritetico dagli stessi rappresentanti dell'ENAC, nell'ambito della funzione di *regulatory safety* attribuita a quest'ultimo Ente, il quale sovrintende al mantenimento della sicurezza che deriva dalla normativa e dal controllo sulla sua attuazione, nonché dallo svolgimento dei relativi compiti di sorveglianza.

In sintesi, dunque, secondo l'ENAV, la normativa in materia di segnaletica orizzontale e verticale e di aiuti visivi luminosi sarebbe, sulla scorta delle norme di legge, degli atti di indirizzo ministeriali e delle convenzioni in essere, sostanzialmente chiara, estendendosi la competenza dell'ENAV ai soli impianti AVL (aiuti visivi luminosi) e non già, come invece sostenuto dall'ENAC, a tutti gli aiuti visivi in ambito aeroportuale, tra i quali è compresa la segnaletica diurna. A margine di queste considerazioni è stato segnalato (sia nella docu-

mentazione prodotta dall'ENAV che in quella trasmessa al Comitato dal capo dell'ex Dipartimento dell'aviazione civile, ingegner Salvi) come in tutti gli aeroporti a gestione totale, ad esclusione di quello di Genova, nel quale la società di gestione ha ceduto gli impianti AVL all'ENAV, la proprietà di tali beni sia tuttora controversa, essendosi le società di gestione totale opposte al trasferimento degli stessi all'ENAV.

Quanto poi alla specifica questione delle competenze della società SEA, rispetto alla società ATA, con riguardo al piazzale di Linate Ovest, i rappresentanti dell'ENAV hanno concluso che sulla base degli atti di concessione, del comportamento di SEA e dei rapporti tra SEA e ATA, risulterebbe in maniera molto chiara che compete alla SEA ogni intervento di installazione, manutenzione, lavori di ripristino, di rifacimento e realizzazione di nuovi impianti sulle piste, piazzali e raccordi dell'aeroporto di Linate (ivi compresi il piazzale ATA e i raccordi R5 ed R6), in relazione alla segnaletica diurna e notturna, sia verticale che orizzontale.

Dalla documentazione trasmessa al Comitato paritetico, in particolare da ENAV ed ENAC, nella quale sono riportate testualmente alcune disposizioni del contratto di concessione stipulato il 15 febbraio del 1996 tra SEA e ATA, risulta che ai sensi di tale atto (articolo 4) « il piazzale di 11.000 mq indicato come zona ovest sarà ridisegnato da SEA, operatore aeroportuale che provvederà ad apporvi la segnaletica prevista dall'attuale normativa ICAO al fine di ricavarne n. 6 piazzole per aeromobili 3° livello... SEA provvederà altresì a tracciare la segnaletica in entrata ed in uscita, in modo tale che la circolazione preveda l'utilizzo per aerei in atterraggio del raccordo 6 – R6 e per aerei in partenza del raccordo 5 – R5. Tutti gli interventi di manutenzione, nonché quelli intesi ad assicurare l'operatività del piazzale e delle vie di raccordo, sono effettuati a carico di SEA ».

A latere delle questioni connesse con la ricostruzione delle competenze in materia di infrastrutture di volo è stato affrontato, nel corso delle audizioni, anche il tema della lunghezza dei tempi riscontratasi in molti casi per la sostituzione di strumentazioni essenziali per il controllo e la sicurezza del volo, con particolare riferimento alle problematiche infrastrutturali esistenti in alcuni aeroporti evidenziate nelle relazioni predisposte della Commissione ministeriale di monitoraggio sulla sicurezza operativa aeroportuale fin dal 1999. A questo riguardo i rappresentanti dell'ENAV hanno evidenziato come la complessità degli impianti di controllo e la costante evoluzione delle tecnologie in questo campo costituiscano un oggettivo elemento di ostacolo all'abbreviazione dei tempi, fornendo inoltre documentazione relativa agli interventi effettuati sugli aeroporti di Bologna, Catania, Roma Fiumicino, Roma Ciampino, Alghero, Palermo, Napoli, Genova e Bari.

In particolare, con riferimento all'installazione del nuovo radar di terra presso l'aeroporto di Milano Linate, l'ENAV ha rilevato di essersi attivata sin dal 1991 per la sostituzione del radar di terra ASMI presente a Linate fin dagli anni '60, il quale, per la sua vetustà, risultava sempre più frequentemente soggetto ad avarie tecniche che ne pregiudicavano gravemente la funzionalità, con un più moderno

radar SMGC. Ricostruendo il complesso *iter* burocratico per l'installazione della nuova strumentazione, l'ENAV ha evidenziato come esso abbia subito una battuta di arresto nel 1995, a seguito del parere negativo espresso dalla Direzione generale dell'Aviazione civile dell'allora Ministero dei trasporti sull'installazione, tra le due piste dell'aeroporto, dell'antenna *radar*, e che pertanto la definitiva approvazione, da parte dell'ENAC, del progetto di installazione del *radar* è potuta intervenire solo nel luglio del 2000. In relazione ai tempi intercorsi tra l'approvazione del progetto e l'attivazione dell'impianto, (luglio 2000 – dicembre 2001), i rappresentanti dell'ENAV hanno riconosciuto la necessità di accelerare i tempi di realizzazione di tali strutture, rilevando tuttavia come, secondo l'opinione di operatori accreditati a livello internazionale in materia, il tempo medio per completare *ex novo* tale tipologia di impianto non sarebbe comunque inferiore a tre anni.

Su un piano più generale, i rappresentanti dell'ENAV, pur riconoscendo come l'operatività del radar di terra avrebbe costituito un fattore molto importante per evitare il disastro occorso a Linate l'8 ottobre 2001, hanno segnalato come la presenza di un *radar* di terra non costituisca uno *standard* alla luce delle prescrizioni dell'Annesso 14 ICAO, ma, piuttosto, una pratica raccomandata (*recommended practice*), vale a dire un indirizzo di comportamento non obbligatorio ma discrezionalmente adottabile. Comunque, i rappresentanti dell'ENAV hanno evidenziato come la politica dell'Ente preveda l'installazione di *radar* di terra in tutti gli aeroporti italiani, preannunciando l'installazione di tale strumentazione negli aeroporti di Torino, Venezia e Bologna nel corso del 2002.

Passando allo stato delle relazioni interistituzionali tra i principali enti preposti al governo del settore, sono state in particolare affrontate le tematiche relative ai rapporti con l'ENAC e con l'Agenzia per la sicurezza del volo.

Quanto ai rapporti tra ENAC ed ENAV, i rappresentanti dell'ENAV hanno sostenuto l'esistenza in capo ad ENAC di un generale potere di vigilanza sull'operato dell'Ente. In questo contesto sarebbe dunque infondata la posizione dell'ENAC, secondo cui la competenza sul controllo del corretto adempimento degli obblighi attribuiti ad ENAV dal Contratto di programma stipulato tra l'ENAV e l'allora Ministero dei trasporti il 29 settembre 2000 spetterebbe, ai sensi dell'articolo 22 del medesimo Contratto, esclusivamente allo stesso Ministero. Da un lato, infatti, il Contratto richiamato non sarebbe più in vigore, in seguito alla trasformazione di ENAV in società per azioni; dall'altro, l'articolo 22 faceva comunque salvo « ogni altro potere di indirizzo e controllo previsto dalle norme vigenti ». Inoltre, l'ENAV ha evidenziato, a sostegno della propria tesi, come l'atto di indirizzo ministeriale del 14 gennaio 1998 attribuisca alla Direzione generale dell'aviazione civile dell'ex Ministero dei trasporti funzioni di amministrazione attiva e di vigilanza in materia di aiuti visivi luminosi, ora trasferite all'ENAC ai sensi dell'articolo 2 del decreto legislativo n. 250 del 1997 (istitutivo dell'ENAC stesso).

Sotto il profilo dei rapporti esistenti tra l'ENAV e l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, i rappresentanti dell'ENAV hanno

ricordato come essi siano precisamente definiti dall'accordo stipulato in materia; peraltro, al di là degli aspetti formali, l'ENAV ha inteso sensibilizzare tutti i propri controllori di volo al fine di trasmettere all'Agenzia tutte le notizie rilevanti ai fini dell'attività dell'Agenzia stessa.

Con riferimento al livello di professionalità degli operatori del trasporto aereo, i rappresentanti dell'ENAV hanno affermato che esso risulta molto alto per quanto riguarda in particolare piloti, controllori, gestori aeroportuali e tecnici, pur essendo necessario affrontare situazioni nelle quali esistono *standard* diversi relativi alla professionalità dell'aviazione commerciale rispetto a quella dell'aviazione generale: ciò costituirebbe un problema in particolare negli aeroporti nei quali coesistono traffico commerciale e traffico derivante da attività di aviazione generale.

Per quanto attiene alle prospettive di riforma complessiva del sistema, i rappresentanti dell'ENAV hanno evidenziato l'opportunità di separare nettamente i compiti di regolazione e di verifica da quelli di erogazione del servizio di controllo della navigazione, individuando un ente regolatore forte che stabilisca le regole, si occupi di farle rispettare e certifichi l'idoneità degli impianti e degli enti operanti nel settore: in particolare è stata segnalata la necessità di attribuire all'ENAC, ovvero ad altro soggetto distinto da ENAV, il compito di certificare l'idoneità del controllore di volo.

Al tempo stesso è stata espressa una valutazione contraria rispetto all'ipotesi di separare l'attività di controllo in rotta dall'attività di controllo di torre, sostenendo come, a livello internazionale, si faccia strada una logica integrata del servizio di controllo del traffico aereo, basata sul principio del *gate to gate*. In ogni caso, l'ENAV ritiene che, ove si ritenesse di trasferire ai gestori aeroportuali attività riguardanti il controllo di torre, tale tipo di attività dovrebbe essere affidata mediante gara: tale ipotesi potrebbe peraltro determinare conseguenze negative per le piccole e medie società di gestione, costituendo un ostacolo per il completamento dei piani di investimento programmati.

In margine alla ricostruzione sintetica delle risultanze delle audizioni dei rappresentanti dell'ENAV, occorre segnalare la forte discrasia tra le affermazioni rese dall'Amministratore delegato, ingegner Gualano, e quelle rese dal Presidente della società, Spano, nel corso dell'audizione del 31 gennaio 2002. Quest'ultimo ha infatti dichiarato, in tale occasione, di non sentirsi tranquillo in ordine al livello di sicurezza nei servizi erogati dall'ENAV, contestando l'operato dell'Amministratore delegato con una serie di rilievi, comunicati alla Commissione di studio per la riforma per l'aviazione civile istituita presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Al di là degli specifici contenuti dei rilievi stessi, i quali peraltro non sono stati trasmessi ufficialmente al Comitato paritetico, le affermazioni del presidente dell'ENAV hanno fatto emergere una critica diffusa rispetto alle modalità di gestione dell'Ente posta in essere dall'amministratore delegato. Tale contrasto tra i massimi vertici dell'Ente, pur coinvolgendo anche aspetti di gestione interna che non interessano diretta-

mente le problematiche oggetto dell'indagine, costituisce comunque un elemento significativo, eventualmente da considerare al fine di una valutazione complessiva sull'assetto attuale delle competenze nel settore del trasporto aereo.

Per completezza occorre infine ricordare che l'assemblea degli azionisti dell'ENAV S.p.A. ha revocato, nel mese di marzo 2002, il presidente ed i componenti del consiglio di amministrazione dell'Ente, ed ha nominato un amministratore unico della società, nella persona di Massimo Varazzani.

4. L'ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE (ENAC)

L'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) è stato istituito con il *Decreto legislativo. 25 luglio 1997, n. 250*, intervenuto sulla base dell'articolo 2, comma 48 della *legge 28 dicembre 1995, n. 549* (collegato alla manovra di finanza pubblica 1996), che ha delegato il Governo ad emanare uno o più decreti legislativi finalizzati alla ristrutturazione del settore dell'aviazione civile, con particolare riguardo a Civilavia e al R.A.I.

L'ENAC è stato quindi istituito quale soggetto regolatore delle attività di trasporto aereo in Italia; esso nasce dalla fusione di tre organizzazioni: la Direzione Generale dell'Aviazione Civile, il Registro Aeronautico Italiano e l'Ente Nazionale Gente dell'Aria.

Ai sensi del decreto legislativo n. 250, L'Ente provvede ai seguenti compiti:

regolamentazione tecnica ed attività ispettiva, sanzionatoria, di certificazione, di autorizzazione, di coordinamento e di controllo, nonché tenuta dei registri e degli albi nelle materie di competenza;

razionalizzazione e modifica delle procedure attinenti ai servizi aeroportuali, secondo la normativa vigente ed in relazione ai compiti di garanzia, di indirizzo e programmazione esercitati;

attività di coordinamento con l'Ente nazionale di assistenza al volo e con l'Aeronautica militare, nell'ambito delle rispettive competenze per le attività di assistenza al volo;

rapporti con enti, società ed organismi nazionali ed internazionali che operano nel settore dell'aviazione civile e rappresentanza presso gli organismi internazionali, anche su delega del Ministro dei trasporti e della navigazione (ora, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti);

istruttoria degli atti concernenti tariffe, tasse e diritti aeroportuali per l'adozione dei conseguenti provvedimenti del Ministro dei Trasporti e della navigazione (ora, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti);

definizione e controllo dei parametri di qualità dei servizi aeroportuali e di trasporto aereo nei limiti previsti dal regolamento di cui all'articolo 10, comma 13, della legge 24 dicembre 1993, n. 537 (su cui si fonda il processo di affidamento delle gestioni totali);

regolamentazione, esame e valutazione dei piani regolatori aeroportuali, dei programmi di intervento e dei piani di investimento aeroportuale, nonché eventuale partecipazione all'attività di gestione degli aeroporti di preminente interesse turistico e sociale, ovvero strategico-economico;

attività di regolamentazione e controllo derivante dal decreto legislativo di recepimento della direttiva comunitaria n. 96/97 relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità;

attività attuativa delle raccomandazioni adottate dall'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (direttiva comunitaria n. 94/56).

Si ricorda inoltre che il nuovo regolamento di organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, emanato con il decreto del Presidente della Repubblica n. 177 del 2001 a seguito della riforma dell'organizzazione del Governo prevista dal decreto legislativo n. 300 del 1999, nell'individuare le competenze della nuova direzione generale della navigazione aerea fa espressamente salve le funzioni attribuite all'ENAC dal decreto legislativo n. 250 (articolo 6, comma 4).

Nel corso delle audizioni dei rappresentanti dell'ENAC, dopo l'illustrazione della normativa che ha previsto l'istituzione dell'Ente e che ne ha disciplinato i compiti, nonché degli adempimenti amministrativi necessari per l'avvio dell'attività, avvenuto con qualche ritardo, è stato dato conto di un complesso di iniziative realizzate e in corso, con particolare riferimento alla salvaguardia della sicurezza del trasporto aereo.

In particolare, è stato segnalato come l'ENAC, quale ente di regolazione tecnica del settore, assicuri il presidio negli organismi tecnici in campo internazionale (ICAO, ECAC, JAA), regoli le attività degli operatori, segua, tra l'altro, l'attuazione del « Programma di riordino della tariffazione dei servizi aeroportuali in regime di esclusiva » deliberato dal CIPE, svolga l'attività propedeutica all'affidamento a società di capitale della gestione totale aeroportuale, accerti l'idoneità economico-finanziaria dei vettori ai fini del rilascio delle licenze di trasporto aereo e offra un valido supporto alle attività di negoziazione dei diritti di traffico, la cui competenza è incardinata in sede ministeriale.

Nel novembre 1998 è avvenuto l'insediamento degli organi dell'ENAC e solo nel giugno 2001 è stato compiutamente definito l'ordinamento interno dell'ente (lo statuto, i regolamenti amministrativo-contabile, tariffario e di organizzazione del personale), a cui si è pervenuti dopo un iter di approvazione da parte degli organi e dei ministeri vigilanti durato, in qualche caso, anche più di un anno. È stato inoltre sottoscritto con il Ministero dei trasporti e della navigazione (ora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti) il contratto di programma, che definisce gli impegni dell'ente per i tre anni di durata del contratto.

Sono tuttora in corso di definizione le procedure di trasferimento delle risorse finanziarie, parzialmente ancora in capo all'amministra-

zione statale, e quelle di individuazione del patrimonio dell'ente e dei beni del demanio aeroportuale, che dovranno essere affidati in concessione alle società di gestione. Sul punto è stata segnalata la gravità della questione, che ha prodotto un forte ritardo anche ai fini dell'affidamento delle gestioni aeroportuali.

È stato evidenziato che solo con la legge finanziaria 2002 si è passati, come peraltro previsto nella legge istitutiva dell'ENAC, ad un trasferimento diretto delle risorse statali in favore dell'ente, evitando così inutili ed onerose intermediazioni ministeriali, che a volte tendono a ledere l'autonomia finanziaria riconosciuta dalla legge anche a garanzia di una necessaria efficienza dell'agire dell'ente.

Solo nel dicembre 2001 è stato poi sottoscritto dall'ARAN il primo contratto di lavoro con i dipendenti ed è tuttora in discussione il contratto dirigenziale.

È stato, infine, evidenziato come pesi negativamente il blocco delle assunzioni, a fronte dei compiti affidati all'Ente, tanto da pregiudicare il corretto svolgimento. Pertanto, è stata auspicata un'urgente deroga e l'attribuzione delle risorse necessarie.

Nell'illustrare l'attività dell'Ente, sono state evidenziate alcune criticità, che attengono essenzialmente sia all'esigenza di una chiarificazione della normativa che regola le competenze dei vari soggetti istituzionali, con particolare riferimento al ruolo del direttore dell'aeroporto, sia all'esigenza di individuare strumenti idonei per il recepimento della normativa internazionale diretta a garantire la sicurezza e la uniformità degli standard operativi nella gestione del traffico aereo, sia alla necessità di garantire un'elevata professionalità nella conoscenza ed attuazione delle regole, da parte di tutti gli operatori del settore.

È stata particolarmente sottolineata l'attività, concretizzatasi in delibere dell'Ente, diretta a recepire la normativa internazionale (annessi ICAO), che presenta una elevata incidenza sulle tematiche della sicurezza del trasporto aereo nel suo complesso; in particolare, sono state ricordate le delibere 2001/15, di carattere generale, e la 2001/16, che ha reso applicabili gli standard dell'annesso 14 inerenti alla costruzione e all'operatività degli aeroporti, e in generale degli aerodromi. Tale attività dell'Ente è stata oggetto di rilievi da parte del Ministero (anche sulla base di osservazioni provenienti dall'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo), in relazione all'ambito dei poteri di regolamentazione dell'Ente, cosa che ha comportato alcuni ritardi nel recepimento; le riserve manifestate sembrano essere state superate, nel caso di specie, con l'adozione di due nuove delibere (nel novembre del 2001), intervenute previo esercizio del potere di vigilanza da parte del Ministero.

Oltre al problema di una più chiara definizione delle competenze di regolamentazione « generale » dell'ENAC, è stato comunque posto l'accento sulla necessità di definire gli strumenti normativi idonei a garantire il recepimento della normativa internazionale (e comunitaria) rilevante in materia, che possano anche consentire il tempestivo adeguamento dell'ordinamento all'evoluzione di tale normativa. È stato affermato comunque che l'ENAC avrebbe in programma di ultimare il recepimento degli annessi entro il 2002.

Va ricordato in proposito che, nel corso dell'esame parlamentare del disegno di legge in materia di infrastrutture e trasporti — A.C. 2032-A — « collegato alla manovra di finanza pubblica » per il 2002, il cui iter non è ancora concluso, è stato introdotto un apposito articolo diretto al recepimento degli annessi ICAO, che espressamente prevede il recepimento in via amministrativa, anche tramite regolamenti tecnici dell'ENAC; l'articolo autorizza inoltre l'intervento di un regolamento di delegificazione, al solo fine di abrogare norme di legge incompatibili con quelle degli annessi oggetto del recepimento.

Per quanto riguarda la verifica, condotta dall'ENAC, circa il rispetto di normative ICAO, il dipartimento della sicurezza dell'ENAC ha avviato una verifica ispettiva con riferimento a tutti gli aeroporti italiani, dalla quale sembrerebbe desumersi che i casi di concreta inosservanza riguarderebbero ipotesi marginali. È stato comunque segnalato come, più che un problema di assenza di regole, emerga un problema di conoscenza delle stesse, di effettiva applicazione generalizzata, nonché di professionalità nella esecuzione.

Per quanto concerne, più in generale, il coordinamento e la collaborazione tra i soggetti istituzionali preposti al governo del settore, a parte l'illustrazione di una serie di iniziative assunte a tal fine (tra le quali si ricordano in particolare quelle del Comitato interministeriale di sicurezza - CIS, ricostituito con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti emanato il 2 ottobre 2001, presieduto dal direttore generale dell'ENAC, con il compito di elaborare il programma nazionale di sicurezza del trasporto aereo, da applicare nel sistema aeroportuale tramite i comitati aeroportuali di sicurezza), è stata indubbiamente segnalata l'esigenza di migliorare le procedure di raccordo e lo « spirito di collaborazione »; in particolare, è stato rilevato come l'ENAC abbia provveduto, nel quadro delle proprie competenze, a varie segnalazioni e verifiche su impianti e sistemi di competenza dell'ENAV, senza tuttavia che da parte di quest'ultimo siano pervenute risposte e informazioni (tempestive e sistematiche).

Su altro fronte, è stata segnalata qualche difficoltà nel perfezionare l'accordo con l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, che dovrebbe portare ad un rapporto di collaborazione più stretto tra i due soggetti.

È emerso inoltre come l'ENAC abbia provveduto in varie occasioni, « per senso di responsabilità », a segnalazioni e ad adempimenti non di sua stretta competenza, secondo modalità « collaborative » occasionali, che tuttavia non sembrano offrire garanzie precise di funzionalità del sistema e che oltretutto, nel caso del verificarsi di gravi eventi, non consentono di individuare con chiarezza le responsabilità.

In linea generale, qualora si intendesse procedere, come parrebbe opportuno, ad una ridefinizione delle competenze dei vari soggetti coinvolti, l'ENAC auspica, oltre ad una più netta configurazione dell'autonomia dell'ente, che l'adozione degli atti di sua competenza non sia vincolata, preferibilmente, al raggiungimento di « intese » con altre amministrazioni interessate (essendosi frequentemente verificati,