

**COMMISSIONI RIUNITE  
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI (IX)  
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI  
LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8<sup>a</sup>)  
DEL SENATO DELLA REPUBBLICA**

**COMITATO PARITETICO PER L'INDAGINE CONOSCITIVA  
SULLA SICUREZZA DEL TRASPORTO AEREO**

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

**INDAGINE CONOSCITIVA**

**5.**

**SEDUTA DI MERCOLEDÌ 16 GENNAIO 2002**

**PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA IX COMMISSIONE DELLA CAMERA  
PAOLO ROMANI**

**INDI**

**DEL VICEPRESIDENTE DELLA IX COMMISSIONE DELLA CAMERA  
LUIGI MARTINI**

**COMMISSIONI RIUNITE**  
**TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI (IX)**  
**DELLA CAMERA DEI DEPUTATI**  
**LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8<sup>a</sup>)**  
**DEL SENATO DELLA REPUBBLICA**

**COMITATO PARITETICO PER L'INDAGINE CONOSCITIVA**  
**SULLA SICUREZZA DEL TRASPORTO AEREO**

**RESOCONTO STENOGRAFICO**  
**INDAGINE CONOSCITIVA**

5.

**SEDUTA DI MERCOLEDÌ 16 GENNAIO 2002**

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA IX COMMISSIONE DELLA CAMERA  
**PAOLO ROMANI**

INDI

DEL VICEPRESIDENTE DELLA IX COMMISSIONE DELLA CAMERA  
**LUIGI MARTINI**

**INDICE**

	PAG.		PAG.
<b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>		Battisti Luciano, <i>Membro del collegio dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo</i>	22
Romani Paolo, <i>Presidente</i> .....	3	Duca Eugenio (DS-U) .....	12
<b>INDAGINE CONOSCITIVA SULLA SICUREZZA DEL TRASPORTO AEREO</b>		Ferro Giuseppe Massimo (FI) .....	14, 16, 17, 19
<b>Audizione di rappresentanti dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo:</b>		Franchi Bruno, <i>Presidente dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo</i> .....	3, 12, 14 16, 17, 20, 23
Romani Paolo, <i>Presidente</i> ...	3, 9, 11, 12, 16, 23	Gibelli Andrea (LNP) .....	10

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Forza Italia: FI; Democratici di Sinistra-L'Ulivo: DS-U; Alleanza Nazionale: AN; Margherita, DL-L'Ulivo: MARGH-U; CCD-CDU Biancofiore: CCD-CDU; Lega Nord Padania: LNP; Rifondazione comunista: RC; Misto: Misto; Misto-Comunisti italiani: Misto-Com.it; Misto-socialisti democratici italiani: Misto-SDI; Misto-Verdi-L'Ulivo: Misto-Verdi-U; Misto-Minoranze linguistiche: Misto-Min.linguist.; Misto-Nuovo PSI: Misto-N.PSI.

---

 XIV LEGISLATURA — COMMISSIONI RIUNITE IX CAMERA-8<sup>A</sup> SENATO — SEDUTA DEL 16 GENNAIO 2002
 

---

	PAG.		PAG.
Martini Luigi (AN) .....	10, 20	Martini Luigi, <i>Presidente</i> .....	30, 31, 34, 35, 36
Muratori Luigi (FI) .....	9, 17	Duca Eugenio (DS-U) .....	26, 33, 34, 36
Pessina Vittorio (FI) .....	11	Ferro Giuseppe Massimo (FI) .....	23, 26 34, 35, 36
Raffaldini Franco (DS-U) .....	13, 14	Floresta Ilario (FI) .....	28, 30, 33
<b>Audizione del direttore dell'aeroporto di Mi-</b>		Fusco Vincenzo, <i>Direttore dell'aeroporto di</i>	
<b>lano-Linate:</b>		<i>Milano-Linate</i> .....	23, 27, 28, 29, 30, 31, 32 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39
Romani Paolo, <i>Presidente</i> .....	23, 26, 28, 29 32, 33, 34, 38, 39	Gibelli Andrea (LNP) .....	24, 26
		Pessina Vittorio (FI) .....	27, 37

**La seduta comincia alle 10,15.**

*(Il Comitato approva il processo verbale della seduta precedente).*

**Sulla pubblicità dei lavori.**

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso impianti audiovisivi a circuito chiuso.

*(Così rimane stabilito).*

**Audizione di rappresentanti dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulla sicurezza del trasporto aereo, l'audizione di rappresentanti dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo.

Saluto i nostri ospiti, il professor Bruno Franchi, presidente dell'Agenzia, accompagnato dal generale Bruno Francato, segretario generale della medesima, dal generale Luciano Battisti, dall'avvocato Corrado Perna e dal professor Franco Persiani, membri del collegio, e li ringrazio per aver accolto l'invito della Commissione.

Do quindi immediatamente la parola al professor Franchi per la sua introduzione.

BRUNO FRANCHI, *Presidente dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo.* Signor presidente, la ringrazio a nome dell'agenzia per averci dato l'occasione di ritornare davanti alla IX Commissione della Camera e, questa volta, anche ai

membri dell'8<sup>a</sup> Commissione del Senato, una circostanza che ci fa molto piacere, perché fino ad oggi non avevamo mai avuto l'occasione di incontrarci con loro.

Articolerò il mio intervento introduttivo su alcuni punti: rappresenterò le aree di criticità che stiamo individuando nell'espletamento dei nostri compiti istituzionali, fornendo i relativi dati, farò il punto sull'inchiesta relativa all'incidente di Milano Linate, fornirò, se lo riterrete opportuno, alcune informazioni sull'inchiesta che abbiamo appena concluso, qualche giorno fa, relativamente al mancato incidente occorso nell'agosto del 2001 sull'aeroporto di Milano Malpensa, che avrebbe potuto anticipare quello che poi è successo a Milano Linate, e poi svolgerò alcune considerazioni finali.

Prima di passare alle aree di criticità, consentitemi di ricordarvi rapidissimamente che gli organi dell'agenzia si sono insediati alla fine del 1999, una volta completatosi il relativo procedimento di nomina, e che l'agenzia è diventata operativa nell'ottobre 2000, assorbendo però alcune inchieste già avviate dal Ministero dei trasporti e della navigazione a partire dal giugno del 2000.

Per quanto riguarda le aree di criticità, le cose che dirò sono già note in parte alla IX Commissione, ma le ripeto - anche perché i nuovi dati che abbiamo acquisito non fanno che confermare questi aspetti -, soprattutto per la presenza dei membri dell'8<sup>a</sup> Commissione del Senato.

La prima area di criticità riguarda il fatto che noi continuiamo a riscontrare carenze nel circuito della comunicazione, cioè non tutti gli eventi, compresi incidenti ed inconvenienti gravi, ci vengono segnalati dalle istituzioni a ciò preposte per

legge oppure, se ciò accade, viene fatto con notevole ritardo. Questo non ci consente di disporre di dati completamente rappresentativi della realtà italiana, proprio perché molti eventi non ci vengono comunicati.

Le ragioni di queste carenze nel ciclo delle comunicazioni degli eventi sono sostanzialmente due: da un lato che il personale delle istituzioni preposte per legge a segnalare gli eventi all'agenzia non è stato adeguatamente sensibilizzato in tal senso, dall'altro che in alcuni settori del comparto dell'aviazione civile stenta a farsi strada, a livello di operatori, la propensione a segnalare compiutamente ed integralmente gli eventi alle istituzioni. In proposito vi porto due casi emblematici: dell'incidente di Linate siamo venuti a conoscenza attraverso il televideo, il mancato incidente di Malpensa (cioè quando un velivolo egiziano entrò in pista mentre c'era un aereo dell'Air Europe in decollo) che capitò alle 19, noi lo abbiamo appreso dal telegiornale delle 20,30!

Quando dico, invece, che alcuni settori del comparto aviazione civile non forniscono tutte le informazioni alle istituzioni, faccio riferimento a quelli in particolare relativi all'aviazione turistico-sportiva e del lavoro aereo.

Vorrei citare, in proposito, quello che è successo pochi giorni fa: il 1° gennaio c'è stato un mancato incidente, che avrebbe potuto avere conseguenze disastrose, ad un aeromobile impegnato nello spegnimento di un incendio che è andato a collidere con fili dell'alta tensione, trovandosi con una parte di ala asportata.

Ebbene, la comunicazione che ci è arrivata - ce l'ho qui - dalla direzione aeroportuale competente, quindi dall'ENAC, nel descrivere l'evento ci dice che « l'ufficio traffico » - e qui indica l'aeroporto che ce lo segnala - « ha ricevuto la comunicazione dell'inconveniente da un giornalista del *Secolo XIX* ». In questo caso, cioè, l'ENAC - che poi sarebbe tenuto ad informare noi - è venuto a sapere dell'evento non direttamente dal pilota o dall'operatore - e parliamo di un

mancato incidente che tra l'altro è finito anche sui giornali -, ma da un giornalista del *Secolo XIX*!

Queste situazioni purtroppo sono abbastanza ricorrenti. Per esempio, di recente c'è stato un pilota inglese che, venuto in Italia in occasione di uno sciopero, ha dichiarato l'emergenza carburante, in occasione della quale scatta automaticamente l'inchiesta per inconveniente grave, ma noi l'abbiamo saputo per caso e, purtroppo, quando siamo intervenuti l'aeromobile era già ripartito e dalle istituzioni a terra non erano state prese tutte le informazioni necessarie per poi consentirci di svolgere adeguatamente l'inchiesta.

Questo ci porta a ribadire la necessità già espressa durante la nostra precedente audizione presso la IX Commissione, cioè quella di una modifica del nostro decreto istitutivo, ampliando la sfera dei soggetti tenuti a comunicarci obbligatoriamente gli eventi, ad esempio estendendone l'obbligo al comandante dell'aeromobile o all'esercente, nonché di prevedere - come ho già sottolineato in passato - anche sanzioni per chi non comunica gli eventi o non lo fa tempestivamente; in questo senso, ad esempio, la legge francese che ha recepito la stessa direttiva comunitaria dalla quale poi è nata l'agenzia prevede appunto delle sanzioni.

Segnalo, inoltre, che abbiamo pronto un progetto di « riporti volontari » relativi agli eventi anomali e siamo pronti ad attivarlo presso gli operatori, ma abbiamo bisogno di un intervento preventivo da parte del legislatore, affinché vengano puntualizzati certi aspetti proprio a tutela di chi ci fornisce queste informazioni; in questo senso noi siamo a disposizione del legislatore per fornirgli gli elementi tecnici necessari per poter elaborare una normativa.

Per quanto riguarda altre aree di criticità, non possiamo che confermare quello che abbiamo ribadito più volte nei nostri rapporti al Parlamento, nonché nelle audizioni che abbiamo effettuato; tra l'altro l'incidente di Linate ha purtroppo

ribadito ulteriormente le aree di criticità che avevamo già individuato, aprendo anche panorami nuovi su altri aspetti.

In merito all'area di criticità relativa agli aeroporti, in diversi scali nazionali aperti al traffico aereo civile permangono difficoltà di comportamento e di interpretazione delle disposizioni in vigore da parte dei direttori di aeroporto, cioè non c'è omogeneità di comportamento da parte di tali direttori e questo, logicamente, crea a volte confusione tra gli operatori del comparto.

Inoltre, come abbiamo ripetutamente scritto nei nostri rapporti al Parlamento, continuano a risultare non ben definite le ripartizioni di competenze e, quindi, di responsabilità tra direttori di aeroporto, e quindi organi periferici dell'ENAC, e gestori aeroportuali, in materia di sicurezza del volo.

Segnaliamo poi carenze, non standardizzazione e mancato aggiornamento dei piani di emergenza aeroportuali. Anche queste cose, purtroppo, le avevamo già sottolineate in un rapporto al Parlamento e relativamente ad esse abbiamo fatto un messaggio di allerta immediatamente dopo l'incidente di Linate.

Un altro aspetto relativo agli aeroporti è la non sempre ottimale formazione impartita al personale, spesso stagionale, preposto ad alcuni delicati servizi aeroportuali di assistenza a terra; mi riferisco ai *ground handling*, un problema che potrebbe avere incidenze negative sulla sicurezza del volo, tenuto conto, tra l'altro, del probabile ampliamento delle competenze dei gestori aeroportuali, nonché dell'aumento del numero dei prestatori terzi dei servizi di *handling*.

Per quanto riguarda il controllo del traffico aereo, come è noto, la maggior parte degli eventi riconducibili al controllo di tale traffico sono attribuibili al fattore umano; le nostre inchieste, nonché le audizioni che abbiamo compiuto, non fanno che confermare questo aspetto, che ci ha portato a sottolineare la necessità che i responsabili del servizio assicurino accurate formazioni basiche del personale operativo e che poi, analogamente a quanto

avviene nel comparto aviazione commerciale - dove i piloti vengono sottoposti regolarmente a controlli e ad aggiornamenti periodici -, la stessa identica cosa avvenga anche per coloro che sono preposti ai servizi di controllo del traffico aereo.

Rileviamo spesso, nel corso delle nostre inchieste, che nelle comunicazioni terra-bordo-terra non viene utilizzata la fraseologia standard internazionale, così come previsto dalle normative ICAO e questo ha incidenza negativa sulla sicurezza del volo, così come ce l'ha anche il fatto che sia i controllori del traffico aereo sia molti piloti di compagnie aeree italiane non usano la fraseologia in lingua inglese ma preferiscono usare quella in lingua italiana. Ciò crea problemi proprio sotto il profilo della sicurezza del volo, soprattutto quando in frequenza ci sono soggetti che dialogano con lingue diverse, che non sempre sono reciprocamente comprensibili.

Relativamente all'aviazione turistico-sportiva, questo è il settore dove i livelli di incidentistica sono maggiori, per le carenze sia dei piloti, che spesso non hanno un'adeguata formazione di base e tendono a sottovalutare - ciò emerge regolarmente nelle nostre inchieste - gli aspetti meteorologici, a non svolgere un'adeguata pianificazione dei voli e a non effettuare i controlli prevolo dell'aeromobile, sia nelle organizzazioni a terra, le quali - mi riferisco ad esempio agli aeroclub, ma anche ad altre associazioni private - non sempre dispongono di adeguate risorse da destinare alla sicurezza del volo e questo poi, purtroppo, lo constatiamo a livello di inchieste.

Un altro comparto dove l'incidentistica è molto elevata è quello degli elicotteri. In questo settore le carenze maggiori le riscontriamo nella formazione e nell'addestramento dei piloti, ma anche negli aspetti tecnico, manutentivo, organizzativo e normativo, poiché ci sono certi settori che non sono adeguatamente disciplinati; colgo l'occasione, in questa sede, per rinnovare nuovamente una richiesta di intervento da parte del legislatore, soprattutto

a seguito dei ripetuti eventi - ve ne ho segnalato uno poco fa - che vedono aeromobili collidere con cavi non segnalati.

Purtroppo, nonostante in passato si siano verificati ripetutamente, continuano a succedere incidenti dovuti alla collisione con cavi non segnalati e questa situazione è aggravata dal fatto, soprattutto in montagna, che i tralicci vengono spesso verniciati di verde per renderli compatibili con l'ambiente e, quindi, è ancora più difficile individuarli.

Inoltre, è crescente il numero di aeromobili che opera a bassa quota, perché non parliamo soltanto di elicotteri impiegati nel lavoro aereo, ma anche di elicotteri e velivoli che intervengono in operazioni antincendio, di protezione civile o di ricognizione stradale e lavoro aereo; quindi è necessario, come è già successo in molti paesi stranieri, che il legislatore colmi le lacune presenti in questo settore; nel nostro paese, infatti, non esiste alcuna normativa che preveda la segnalazione di questi cavi.

Per quanto riguarda l'aviazione commerciale, al di là dei due incidenti che si sono verificati rispettivamente sull'aeroporto di Roma Fiumicino ad un velivolo di linea e a Milano Linate a due velivoli, uno dei quali impiegato in un servizio di linea, rimane preponderante il numero degli inconvenienti gravi, come vedrete dai dati che vi fornirò, che sono prevalentemente ricollegabili a fattori di carattere tecnico-manutentivo.

Tutte queste considerazioni derivano sia dalle inchieste che abbiamo concluso sia da quello che sta emergendo dalle inchieste in corso, nonché dalle audizioni svolte a 360 gradi con tutti gli operatori del comparto: compagnie aeree, imprese di lavoro aereo, gestori delle più importanti imprese di gestione aeroportuale.

Siamo in grado di fornirvi solo dati del 2001, mentre i dati del 2000 che abbiamo non sono significativi ma marginali, poiché siamo diventati sostanzialmente operativi solo ad ottobre. Inoltre, non abbiamo i dati storici, perché le istituzioni a cui li abbiamo chiesti non ce li hanno mai trasmessi. Per noi, quindi, il primo anno di

riferimento è il 2001, perché è il primo anno completo di attività dell'agenzia.

Dal 1° gennaio al 31 dicembre 2001 siamo venuti complessivamente a conoscenza di 385 eventi riguardanti la sicurezza del volo, ma ribadisco che si tratta di un dato parziale, proprio per le ragioni che vi ho rappresentato in precedenza. A seguito di questi 385 eventi abbiamo aperto 106 inchieste tecniche, di cui 65 per eventi classificati come incidenti, e 41 per eventi configurabili come inconvenienti gravi. Tutti gli altri eventi sono stati classificati come inconvenienti e sono entrati a far parte della nostra banca dati a fini statistici e di ricerca.

Passando all'esame analitico delle inchieste avviate, va evidenziato che 40 inchieste riguardano velivoli del comparto aviazione commerciale-lavoro aereo (4 incidenti e 36 inconvenienti gravi), 53 riguardano aeromobili dell'aviazione turistico-sportiva (48 incidenti e 5 inconvenienti gravi) e 13 aeromobili del segmento ala rotante, quindi elicotteri, dove si sono registrati solo incidenti.

Tra le inchieste in corso, 9 riguardano eventi classificati come *air prox*, ma tenete presente che abbiamo altri 20 eventi sotto osservazione, il che significa che stiamo acquisendo tutte le informazioni necessarie ai fini di una loro successiva ed eventuale classificazione come *air prox*.

Un altro dato che ci preoccupa, sempre nell'ambito dell'aviazione turistico-sportiva, è rappresentato dal numero notevole di incidenti relativi agli alianti; ne abbiamo avuti ben 10, quasi tutti concentrati nelle attività di volo a vela.

Le inchieste concluse nel corso dello stesso anno riguardano una ventina di eventi, alle quali è stata data la pubblicità prevista dal decreto legislativo n. 66 del 1999, istitutivo dell'agenzia.

A seguito delle inchieste concluse sono state diramate alle autorità aeronautiche preposte all'organizzazione e alla gestione del sistema dell'aviazione civile (ENAC, ENAV ed aeroclub d'Italia) 31 raccomandazioni di sicurezza a fini di prevenzione.

Mi permetto di richiamare la vostra attenzione sul fatto che il nostro interlo-

cutore, così come previsto dalla legge, ai fini dell'emanazione e dell'invio delle raccomandazioni di sicurezza, come dei messaggi d'allerta di cui parlerò in seguito, sono le istituzioni e non gli operatori; questo emerge chiaramente dalla legge e anche a livello di normativa internazionale, nel senso che noi possiamo rappresentare le nostre problematiche, quello che emerge dalle inchieste, alle istituzioni, che dovranno valutare, sulla base delle proposte che noi facciamo, se darvi o meno attuazione con interventi.

Sempre nel corso dell'attività di prevenzione, abbiamo diramato, in questo caso all'ENAC, in corso d'inchiesta, 9 messaggi di allerta per evidenziare carenze presenti nel sistema e suggerire l'adozione urgente di provvedimenti ritenuti significativi al fine di evitare il ripetersi di eventi negativi.

I messaggi di allerta più significativi che abbiamo diramato sono stati quello inviato alcuni giorni dopo l'incidente occorso al velivolo MD-80 dell'Alitalia (IDACR) atterrato a Roma Fiumicino con il carrello anteriore retratto, i tre messaggi di allerta per l'incidente di Linate e i due messaggi di allerta per il mancato incidente di Milano Malpensa dell'agosto scorso.

Molti dei suddetti messaggi di allerta diramati dall'agenzia al fine di prevenzione sono stati inviati alle autorità preposte pur in presenza di parallele inchieste penali avviate dall'autorità giudiziaria. Si tratta di un aspetto che ritengo opportuno sottolineare, perché l'inchiesta penale, dal punto di vista della prevenzione, non ci ha creato alcun problema, anche se i messaggi di allerta che noi abbiamo diffuso facevano inevitabilmente emergere problematiche che sicuramente influivano anche sull'inchiesta penale.

Per quanto riguarda l'attività di studio e di indagine, come accennavo poco fa, abbiamo svolto audizioni a tutto campo e mandato anche formulari da riempire alle compagnie aeree, alle imprese di lavoro aereo e alle più importanti società di gestione aeroportuale per acquisire infor-

mazioni relative alla sicurezza del volo e consentirci così di espletare la nostra attività istituzionale.

Veniamo all'incidente occorso l'8 ottobre 2001 sull'aeroporto di Milano Linate, per fare il punto sull'inchiesta in corso. Noi abbiamo inviato all'ICAO, così come previsto dall'annesso 13, il *preliminary report* e abbiamo preparato anche un *interim report* in cui abbiamo fornito un maggior numero di elementi. Stiamo inoltre valutando se redigere, nei prossimi mesi, un ulteriore rapporto intermedio prima di arrivare alla relazione finale di inchiesta, che contiamo di diramare nei tempi ottimali indicati dalla nostra legge istitutiva, cioè nell'arco di 12 mesi dal momento dell'evento; si tratta di un incidente molto complesso, ma quasi tutte le risorse dell'agenzia sono impiegate in questo momento proprio sull'incidente di Linate.

Tale inchiesta ci vede confrontarci con cinque Stati accreditati nella nostra stessa inchiesta, così come previsto dall'annesso 13; inoltre ci stiamo confrontando con 26 rappresentanti stranieri, che hanno diritto di vedere tutto quello che noi stiamo facendo, ma nello stesso tempo hanno l'obbligo, in questo rapporto di reciprocità previsto dalla normativa internazionale, di fornirci tutti gli elementi che servono per la nostra inchiesta; il rapporto si sta mostrando veramente collaborativo in entrambi i sensi.

Abbiamo ricostruito in un *hangar* di Linate i relitti dei due aeromobili, per capire esattamente la dinamica dell'impatto. Abbiamo ricevuto, pochi giorni fa, i risultati delle autopsie, di cui vorrei leggere soltanto i risultati finali che riguardano i piloti del velivolo tedesco.

In linea di massima e fermi gli ulteriori accertamenti che sono in corso, le persone a bordo del velivolo della SAS sono morte quasi tutte in seguito all'impatto; per quanto riguarda, invece, l'aereo tedesco, vi leggo testualmente le principali conclusioni, secondo cui nel corso degli accertamenti anatomo-patologici effettuati sui due piloti non si sono rilevate lesioni in grado di rendere ragione di una causa del



decesso legata a fattori traumatici o a patologie naturali. Nel seguito, sostanzialmente, si dice che i due piloti - stiamo parlando dell'aeromobile piccolo - sono morti a seguito dell'incendio e, quindi, non dell'impatto.

Sull'incidente di Linate, comunque, fermi restando i nostri obblighi di segretezza che ci impone la legge, siamo a disposizione per fornire ulteriori chiarimenti.

Dicevo che su Linate abbiamo fatto altri tre messaggi di allerta man mano che l'inchiesta andava avanti, reiterando, tra l'altro, un messaggio diramato in precedenza, agli inizi di settembre, subito dopo il mancato incidente di Malpensa. Sull'incidente di Malpensa, se lo riterrete opportuno, potrò fornirvi ulteriori informazioni.

Vorrei ora parlare dei rapporti con l'autorità giudiziaria; ne abbiamo sempre parlato in passato e ci sembra opportuno tornare su questo argomento. Preliminarmente mi permetto di ricordarvi due cose e cioè che la nostra legge istitutiva ci obbliga, laddove richiesto dall'autorità giudiziaria, a collaborare con quest'ultima, nonché ad attivare ogni procedura diretta a garantire la collaborazione con la stessa autorità. Questo è perfettamente in linea con la direttiva comunitaria che ha dato origine all'agenzia, nonché con la normativa internazionale.

Su 106 inchieste aperte dall'agenzia, in una sola di queste l'agenzia, derogando all'orientamento generale che si è dato, vede un suo investigatore operare anche nel ruolo di consulente tecnico del pubblico ministero: si tratta dell'inchiesta di Linate.

Non è stata una decisione facile per noi, anzi è stata abbastanza sofferta, perché come ho già detto, abbiamo deciso di derogare al principio base che ci siamo dati, secondo cui laddove possibile non vogliamo che i nostri investigatori siano anche consulenti tecnici dei pubblici ministeri.

La ragione per cui vi abbiamo derogato, fermo restando che c'è stato chiesto dall'autorità giudiziaria che il nostro investigatore incaricato fosse anche il suo con-

sulente, è perché era l'unico modo per poter avere tempestivamente e completamente tutti gli elementi relativi all'evento in questione e, quindi, consentirci di poter svolgere successivamente un'efficace azione di sicurezza preventiva, così come concretizzatosi nell'emanazione sino ad oggi di tre specifici messaggi di allerta che abbiamo inviato.

Peraltro penso che sia interessante, sempre con riferimento all'incidente di Linate, che io vi legga il quesito posto dal pubblico ministero all'investigatore incaricato dall'agenzia (ripeto che per noi è stata una decisione sofferta e abbiamo rappresentato il nostro stato d'animo al pubblico ministero): « Dica il consulente, espletato ogni opportuno accertamento e considerati gli esiti dell'attività di indagine sinora svolti nell'ambito del procedimento, quali siano le cause del disastro verificatosi in Linate e descriva la dinamica dell'evento; riferisca su ogni elemento utile per la valutazione dei fatti ».

Come vedete non viene chiesto alcun accertamento di responsabilità, ma soltanto l'individuazione delle cause e la ricostruzione della dinamica dell'evento, il che coincide, direi perfettamente, con i compiti istituzionali affidati all'investigatore incaricato nel contesto dell'inchiesta tecnica.

Negli altri casi operiamo secondo due moduli organizzativi con l'autorità giudiziaria. Nella stragrande maggioranza dei casi gli investigatori dell'agenzia provvedono autonomamente alla raccolta delle evidenze, mettendole poi a disposizione, se richiesto, dell'autorità giudiziaria per le valutazioni di competenza di quest'ultima. In altri casi, invece, operiamo in parallelo al consulente tecnico del pubblico ministero e, spesso, capita che forniamo chiarimenti ed utili indicazioni allo stesso consulente, che non sempre è adeguatamente addentro alle problematiche della realtà aeronautica.

Ritengo, inoltre, importante sottolineare che grazie a questi positivi rapporti di collaborazione instaurati con l'autorità giudiziaria nessuna delle nostre inchieste è stata bloccata; noi abbiamo potuto fare

un'adeguata opera di prevenzione, come vi ho detto, anche mandando messaggi di allerta e questo grazie anche ad una crescente sensibilità verso le problematiche di prevenzione che stiamo notando da parte dell'autorità giudiziaria.

Questo, quindi, ci ha consentito di modificare radicalmente la situazione che si verificava in passato, quando le inchieste dell'allora Ministero dei trasporti e della navigazione venivano spesso di fatto paralizzate dall'inchiesta penale dell'autorità giudiziaria.

Un altro aspetto interessante è che noi, proprio in questo dialogo che abbiamo con l'autorità giudiziaria, possiamo rappresentare problematiche tecniche e operative non sempre di agevole comprensione da parte dei non addetti ai lavori.

Veniamo alle conclusioni. Il quadro che ho delineato evidenzia una situazione non proprio ottimale della sicurezza del volo nel nostro paese, vieppiù avvalorata da quello che sta emergendo dall'inchiesta sull'incidente di Linate.

Per quanto concerne in particolare l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, noi riteniamo che essa debba mantenere la sua autonomia attuale, nonché la sua posizione di terzietà rispetto al sistema aviazione civile, in quanto ciò è previsto dalla normativa comunitaria e dall'annesso 13 ICAO.

Ciò non toglie, però, che l'agenzia abbia bisogno che il legislatore le dia una mano in tempi urgentissimi; i tagli recentemente apportati dalla legge finanziaria 2002, che hanno decurtato in maniera sostanziale il nostro bilancio - in proposito voglio ricordare che noi non abbiamo altre entrate, diversamente dagli altri enti aeronautici che hanno entrate proprie -, nonché il blocco delle assunzioni rischiano di penalizzare fortemente l'attività operativa dell'agenzia.

In questo momento il nostro personale copre solo la metà degli organici e abbiamo dei concorsi avviati che stanno per arrivare al completamento; questo blocco delle assunzioni, che dai primi contatti intercorsi con il dipartimento della funzione pubblica parrebbe trovare applica-

zione anche nei nostri confronti, ci creerà veramente problemi, per cui chiediamo al legislatore di aiutarci, incrementando gli stanziamenti di bilancio.

I calcoli che abbiamo fatto evidenziano che le sole spese correnti (in cui ricadono anche quelle relative al personale) ammontano a circa 13 miliardi all'anno, senza tener conto di quando arrivano sulle spalle inchieste come quella di Milano Linate, che comportano costi elevatissimi da sostenere.

Avevamo chiesto un raddoppio dello stanziamento di bilancio; purtroppo abbiamo assistito ad un decurtamento, quindi vorremmo sensibilizzare il Parlamento su questo aspetto. Inoltre vorremmo anche che ci fosse data una deroga, così com'è stato fatto nella finanziaria per altri soggetti, che ci consenta di poter continuare le assunzioni.

**PRESIDENTE.** La ringrazio, presidente Franchi. Do ora la parola ai colleghi che intendano intervenire per porre quesiti o richieste di chiarimento.

**LUIGI MURATORI.** Presidente Franchi, solamente a titolo informativo, lei può escludere l'ipotesi che si possa organizzare o impostare l'agenzia analogamente ad una procura della Repubblica?

Siccome ho sentito il suo grido di allarme per la carenza di stanziamenti e di personale, pensavo che se l'agenzia fosse organizzata in modo da prevedere albi di riferimento di persone da voi ritenute valide, a cui attingere nel momento in cui si crei l'esigenza di personale, e si rivolgesse di volta in volta agli ingegneri o agli ispettori di volo dell'ENAC, in modo che le vostre professionalità se ne avvalgano, allora credo che ciò si potrebbe tradurre in un risparmio, dal punto di vista dei costi, e in una possibilità di maggiore efficienza.

Lo stesso, infatti, avviene nelle procure della Repubblica, le quali quando devono aprire un'inchiesta non hanno presso di esse a stipendio fisso i vari consulenti e periti; quindi credo che nell'ambito di un'ipotesi di riorganizzazione da parte dell'agenzia potrebbe essere ricalcato un

modello analogo a quello che si ha nell'ambito dell'organizzazione della giustizia.

In secondo luogo, la legge istitutiva dell'agenzia la rende - come lei ha tenuto a ribadire - un'entità terza, *super partes*, ma nell'ambito delle audizioni svolte abbiamo sentito lamenti da parte di alcune organizzazioni sindacali, le quali non sono disponibili ad interfacciarsi con l'agenzia nel momento in cui essa diventa consulente di parte della magistratura; del resto credo che questa funzione sia al di fuori del concetto di terzietà a cui lei si riferisce.

**LUIGI MARTINI.** L'agenzia ultimamente ha svolto, secondo me - io la seguo costantemente -, un lavoro molto buono rispetto ai mezzi e alle notizie di cui è in possesso; ho letto tutte le raccomandazioni che avete emanato alle istituzioni e, di conseguenza, agli operatori.

Vorrei riallacciarmi a quanto detto dall'onorevole Muratori con riferimento al rapporto con la magistratura, che costituisce non per colpa dell'agenzia il suo vero tallone d'Achille; la stessa agenzia deve ovviamente tener conto dell'ordinamento giuridico, che le impone questo tipo di rapporto; nessuno può esimersi dal rapporto con il magistrato.

Nel finale della sua relazione lei ha evidenziato che le istituzioni non vi danno i dati pregressi, mentre sarebbe importantissimo per l'agenzia avere tutti i dati in possesso dell'Alitalia, in modo da poter comparare le tendenze verso le quali sta andando il sistema con il passato. Ovviamente le compagnie aeree non ve li danno per questa evidente ragione: non si fidano di voi, per i rapporti che intrattenete con la magistratura.

Io faccio parte in maniera molto attiva del sindacato piloti: se l'agenzia, dato questo tipo di rapporti con il magistrato, chiedesse la decodifica del *flight recorder*, fermeremmo subito tutti gli aerei, perché il pilota deve salvaguardare la propria professionalità.

La domanda che le faccio - e vorrei in proposito anche interessare il presidente della Commissione -, fermo restando che

l'agenzia non può esimersi dal collaborare con la magistratura, è se ci sia la possibilità - questo non lo so, non essendo un giurista - di studiare un modo per legare l'investigatore al segreto professionale, come accade per il medico e l'avvocato, per esempio.

Non so se questo sia possibile, ma lei cosa ne pensa? A mio avviso potrebbe costituire il passaggio più importante per far decollare definitivamente l'agenzia e renderla veramente il punto di riferimento anche nel caso della prevenzione, che si fa con i dati e c'è bisogno della collaborazione sia delle istituzioni sia degli operatori.

**ANDREA GIBELLI.** Ieri, durante le audizioni con l'ENAC e l'ENAV, la sensazione che abbiamo avvertito, ma che non ho ravvisato nella sua relazione, che mi pare comunque abbastanza precisa, è che siamo in presenza di una serie di sovrapposizioni di responsabilità e di competenze, che mi ha personalmente portato ad una riflessione, che le sottopongo.

Negli ambiti di competenza espressi dalle normative di riferimento, al fine di fornire un contributo di carattere sostanziale al compito del legislatore - che è quello di migliorare la normativa per evitare che quello che è accaduto si ripeta - e per aiutarmi a capire dove iniziano le competenze dell'uno e dove finiscono quelle dell'altro, vorrei sapere la sua opinione sui rapporti con l'ENAC e l'ENAV, in maniera puntuale, rispetto al caso di Linate e, in generale, nei rapporti che si dovrebbero tenere quando controllati e controllori fanno parte, comunque, di un sistema più ampio che dovrebbe tendere anzitutto alla sicurezza degli utenti.

Siccome la stampa e l'opinione pubblica hanno costruito quello che hanno costruito, allora è meglio fare chiarezza. Ovviamente non ci sostituiamo agli organi giudicanti, perché non è compito di questa Commissione farlo, però per riuscire a rispondere agli appelli che lei ha rivolto, rispetto alla finanziaria e al blocco delle assunzioni, dobbiamo capire il limite dell'azione di ogni organismo.

VITTORIO PESSINA. Presidente Franchi, volevo toccare un attimo l'argomento - che devo dire mi trova abbastanza sensibile -, affrontato nella sua introduzione, della comunicazione e del fatto che le informazioni fornite dall'agenzia rimangono spesso lettera morta.

Il problema delle informazioni e della comunicazione ha due aspetti: uno che riguarda l'interno, relativamente al quale mi sembra estremamente grave che non abbia séguito, ed uno che riguarda l'esterno.

Relativamente a questo secondo aspetto, dall'intervento del presidente Franchi mi sembra di aver capito che ci sarebbe una tendenza ad ampliare il numero dei soggetti interessati a queste comunicazioni; ma ciò comporta un certo rischio, per la comunicazione all'esterno, in quanto più si allarga il numero dei soggetti che vengono a conoscenza di questi fatti, piuttosto « interessanti » per l'informazione in generale, più aumenta la possibilità che queste informazioni escano dall'ambito nel quale dovrebbero rimanere e, quindi, siano riprese da parte della stampa che, ovviamente, diffonderebbe un certo numero di notizie più allarmistiche che reali.

Partiamo dal numero di segnalazioni che sono state fatte nel corso del 2001, addirittura 385: voi capite che se solo una piccola parte di queste segnalazioni fosse arrivata all'attenzione dell'opinione pubblica, credo che praticamente nessuno più volerebbe.

Sappiamo che esistono molti pericoli e che il sistema di sicurezza ogni tanto dimostra carenze, ma se le segnalazioni dovessero essere così ampliate, la fiducia degli utenti nei confronti del sistema del trasporto aereo calerebbe notevolmente.

È una semplice osservazione per stimolare un momento di riflessione sul tema dell'informazione che, peraltro, mi sembra molto importante.

Dall'altra parte, è molto grave che una informazione diretta all'interno del sistema, che rientra nelle funzioni dell'agenzia, non abbia séguito, con tutte le conseguenze che ne derivano. Mi domando,

quindi, se la soluzione di questo problema, limitatamente ad un'informazione più « tecnica », possa o debba essere trovata attraverso la definizione di sanzioni.

Per quanto riguarda queste ultime, bisogna capire in cosa potrebbero consistere e dove potremmo intervenire anche per cercare di porre un limite all'assoluta carenza sotto questo profilo.

PRESIDENTE. Collegli, mi sembra che per l'ennesima volta ci troviamo di fronte ad un'occasione in cui appare chiaro lo scollamento tra gli enti preposti al controllo del traffico aereo, alla sicurezza, alla gestione e alla fissazione delle regole e l'agenzia che dovrebbe poi garantire al paese la capacità proprio di capire cosa avviene.

Mi pare che le garbate battute del presidente Franchi siano indicative in questo senso, dalla mancanza di informazioni al fatto di sapere le cose dal Televideo. Io poi sono stato testimone diretto, perché ho chiamato il professor Franchi alle 11 di quel famoso lunedì, sentendomi rispondere che stava arrivando con l'auto, dato che non era riuscito a trovare un posto sull'aereo: il presidente dell'agenzia non aveva, quel giorno, la possibilità di esercitare un'opzione di privilegio su un volo nazionale! Sono cose che suscitano qualche perplessità.

Dopo gli interventi dei collegli, le sottopongo anch'io il quesito sulla collaborazione dell'agenzia con la magistratura.

Si tratta di una problematica che sappiamo avere molte contraddizioni; ma, oggettivamente, se l'agenzia deve essere terza, allora la terzietà vuol dire assoluta indipendenza di gestione dell'analisi e delle procedure di verifica. Questo non perché la magistratura non sia indipendente, ma perché essa vincola tutti coloro che collaborano con essa, soprattutto nel caso dei CTU - mi pare che il vostro ispettore, nel caso dell'incidente di Linate, sia proprio il CTU della magistratura -, alla segretezza.

Ebbene, a mio avviso, se c'è un'occasione in cui non vi è motivo di segretezza è esattamente quella degli incidenti aerei,

soprattutto perché la pubblica opinione deve sapere cosa è accaduto, al di là dell'individuazione delle responsabilità che è un problema che riguarda la magistratura; mi pare che in America (correggetemi se sbaglio), la pubblica opinione quotidianamente conosca lo sviluppo dell'indagine, poiché essa ha anche conseguenze sul mercato complessivo, sulla gente che può o meno avere paura di volare.

Quindi confesso di avere qualche perplessità su questo aspetto, anche perché: se il magistrato richiede una collaborazione dell'agenzia, questa può accettare, ma non mi sembra che nella legge istitutiva dell'agenzia ci sia un meccanismo che la obblighi a farlo.

BRUNO FRANCHI, *Presidente dell'agenzia nazionale per la sicurezza del volo*. La legge stabilisce che l'agenzia «collabora ove richiesto».

PRESIDENTE. Va bene; però, come le ripeto, in questo nuovo contesto ci piacerebbe - questa è la domanda che le faccio - vedere una agenzia che sia terza rispetto a tutti. Probabilmente non sarebbe nemmeno nelle condizioni di usufruire di collaboratori di altri enti, perché se terzietà e indipendenza ha da essere, allora la struttura deve essere totalmente autonoma, al di là della richiesta di collaborazione da parte del magistrato.

Ripropongo a lei la domanda che faccio a tutti, su quella famosa pista di rullaggio R6 di Linate, quei famosi S4 ed S5 che la torre non conosceva e che nessuno sapeva che ci fossero; secondo lei per quale motivo c'erano? Chi doveva curare che non ci fossero e chi doveva preoccuparsi di cancellarli o informare la torre del fatto che ci fossero?

Lo chiedo a voi non perché sia compito vostro (lo so), ma perché conoscete il settore e credo che su questo punto potreste darci una consulenza; faremo la stessa domanda domani nel seguito dell'audizione dell'ENAV.

EUGENIO DUCA. Innanzitutto vorrei ringraziare il presidente Franchi per la

collaborazione dimostrata nei confronti di questo Comitato.

Lei ha parlato di problemi molto gravi per quanto riguarda i cavi non segnalati, in particolare per gli elicotteri, se ho capito bene, che più di ogni altro...

BRUNO FRANCHI, *Presidente dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo*. Riguarda un po' tutti gli aeromobili.

EUGENIO DUCA. Ci sono in altri paesi, legislazioni di riferimento che la Commissione potrebbe prendere come riferimento e che riguardino anche zone di montagna e paesaggistiche?

Lei ha parlato di alcune raccomandazioni (quella di Roma Fiumicino, tre per Milano Linate - una prima e due dopo l'incidente - e due dopo il mancato incidente di Malpensa): che fine fanno le vostre raccomandazioni? Secondo voi bisognerebbe agire normativamente, anche se credo che finiremmo per appesantire molto il sistema? Oppure scatta un meccanismo automatico in base al quale alle raccomandazioni viene dato seguito?

#### PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE LUIGI MARTINI

EUGENIO DUCA. Oppure, meglio ancora, potete verificare se le raccomandazioni hanno avuto esito, cioè se sono state seguite oppure se le istituzioni le ritengono utili? Qual è insomma la pregnanza di queste raccomandazioni?

Nella sua esposizione lei ha sottolineato l'ottima collaborazione con organismi internazionali, compagnie o altri soggetti internazionali quando si verificano questi incidenti o inconvenienti gravi. Anch'io, però, come hanno già fatto altri colleghi, vorrei chiederle in particolare com'è la collaborazione con l'ENAC e con l'ENAV.

Nel materiale che ci è stato consegnato dall'ENAC, oltre al riferimento alle competenze stabilite dalla legge per quanto riguarda l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, viene segnalato anche che, nonostante vari tentativi e proposte for-

multate dall'ente, non si è ancora pervenuti ad un protocollo di collaborazione tra l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo ed ENAC, quale esiste invece tra organismi analoghi negli Stati Uniti, in Francia, in Gran Bretagna e in altri paesi.

Questo è quanto viene detto in una parte della relazione che ci è stata illustrata ieri dal rappresentante dell'ENAC, mentre in un'altra parte si fa riferimento ad una difficoltà di ordine burocratico - così viene definita nella relazione -, in particolare con riferimento alle delibere nn. 15 e 16 del 2001 assunte dall'ENAC nell'aprile e nel maggio 2001, alle quali ha fatto seguito il gabinetto del ministero vigilante, dicendo che dopo una prima interlocuzione relativa anche a segnalazioni pervenute da parte dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo ha formulato l'avviso che le delibere potrebbero risultare affette da vizio di incompetenza che, pure a prescindere dagli aspetti meramente formali, potrebbe incidere negativamente sull'ordinato svolgimento dell'azione amministrativa.

In sostanza, cioè, il ministero vigilante, facendo riferimento ad alcune segnalazioni che sono pervenute da parte dell'agenzia, ha bloccato queste due delibere, che sono state poi di nuovo emanate nel novembre, cioè dopo l'incidente aereo occorso a Milano Linate.

Secondo lei è possibile superare alcune difficoltà di collaborazione? Inoltre, i riferimenti qui fatti agli altri paesi sono trasferibili ai rapporti tra le istituzioni italiane? Funzionerebbero bene?

L'ultima domanda che vi pongo, sempre che non abbiate problemi derivanti dal ruolo di consulenti del magistrato sull'incidente di Linate, è se sia possibile, secondo voi, fornire una ricostruzione non della responsabilità, ma dell'incidente occorso a Milano Linate, visto che fino ad ora il Comitato su questo ha navigato un po' nel buio, salvo ieri, quando l'ENAC ci ha fornito la sua ipotesi, sufficientemente dettagliata, di ricostruzione dell'incidente.

FRANCO RAFFALDINI. Presidente Franchi, la ringrazio per la sua introdu-

zione, dalla quale mi pare che emerga, nell'ambito del trasporto aereo, una serie di problemi importanti sul rispetto della sicurezza; lei ha cercato di rappresentare le motivazioni per cui il livello di sicurezza può essere in qualche caso molto diminuito.

Lei è partito dalle cosiddette aree di criticità, fra le quali ci sono quelle situazioni che già nei mesi passati abbiamo cercato di affrontare e di comprendere; ma in molti casi ci troviamo in una situazione in cui tutto sfugge. Ognuno dei nostri interlocutori dice la sua, addossando le responsabilità all'altro e, quindi, molte volte non si riesce a dipanare il bandolo di questa intricata matassa, come accade quando, ad esempio, vi sono comportamenti diversi da aeroporto ad aeroporto, diverse interpretazioni, una non chiara definizione dei compiti e di chi debba intervenire.

Questi sono i temi di maggiore rilevanza. Tuttavia vi è anche un certo numero di questioni che sembrano spicciole, minori, ma che in realtà riguardano i piani di emergenza aeroportuali, i problemi sulla formazione del personale, sia nel campo degli operatori a terra sia in quello del controllo del traffico aereo, con sistemi di controllo periodico - come ci raccontava altre volte Martini - che prevedono prove continue a scadenze regolari, compresi gli esami del sangue, e il continuo aggiornamento necessari per svolgere quella professione e garantire la sicurezza dei cittadini.

Poi ci sono gli aspetti legati alla dimensione più vasta, che magari non viene valutata con grande attenzione, come avviene anche per gli incidenti stradali: fanno notizia quelli causati, per esempio, da due grandi camion che trasportano materiale pericoloso, mentre non viene dato risalto alle centinaia di migliaia di piccoli incidenti che ogni anno causano 7 mila morti e 300 mila feriti.

Lei accennava anche al problema degli elicotteri e dei piccoli aerei - che sono diffusi -, che molte volte richiedono di-

verse procedure di sicurezza. Vi sono poi le questioni di carattere legislativo e ci ha fornito una serie di dati.

Alla fine spetterà certamente a noi trovare una linea guida per muoverci dal punto di vista legislativo ed organizzativo su tali questioni.

Le domande che volevo porle sono le seguenti. Innanzitutto le ripropongo la domanda fatta dal mio collega: che valore giuridico hanno le raccomandazioni e i messaggi di allerta che emanate e cosa servirebbe, secondo voi, per far sì che possano determinare l'esito desiderato?

In secondo luogo, nel corso di questa indagine abbiamo avuto la fortuna di trovare enti e persone con cui siamo riusciti ad instaurare un buon rapporto di collaborazione, ma secondo lei è opportuno che si instauri una procedura disciplinata normativamente per seguire il settore della sicurezza del volo?

Vorrei aggiungere che comprendo perfettamente le vostre richieste per un incremento della dotazione finanziaria, che in questo momento è un po' ridotta e vi crea difficoltà nello svolgimento delle vostre funzioni, e prendo atto del fatto che affermate di voler mantenere la vostra terzietà, perché il sistema ha bisogno di un organismo *super partes*.

Ciò premesso, vorrei riproporle il quesito - lo ha fatto anche il presidente Romani - che il pubblico ministero ha rivolto al vostro investigatore: secondo voi, indipendentemente dalle responsabilità, cos'è successo nell'incidente di Linate? E qual è lo spazio entro cui lei può muoversi nel momento in cui siete anche i consulenti del magistrato? Lei infatti ci ha parlato della causa di morte...

BRUNO FRANCHI, *Presidente dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo*. Perché è una novità di pochi giorni fa.

FRANCO RAFFALDINI. ... che sembrava fosse stato l'impatto, mentre invece sappiamo ora che il decesso è stato causato dall'incendio. Questa è una cosa interessante, ma sulla dinamica dell'incidente di Linate può dirci qualcos'altro?

GIUSEPPE MASSIMO FERRO. Presidente Franchi, vorrei leggerle qualche stralcio dell'intervento che ha tenuto in questo Comitato il comandante Silvano Manera, presidente dell'*IFSC*, secondo cui quando si verifica un incidente « si effettua una investigazione, si individuano i problemi, si emettono raccomandazioni ».

Per quanto riguarda l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, il comandante Manera afferma che « nel 1999 le raccomandazioni di miglioramento sono state pari a zero, lo stesso nel 2000; quanto all'anno 2001, attenendosi all'unica informazione pervenuta a noi operatori, fino ad oggi l'unica raccomandazione di miglioramento si è riferita al problema causato dalla mancata compilazione di un certo modulo da parte dei piloti, peraltro inventato 20 anni fa, prima della adozione dei sistemi di trasmissione elettronica, Internet e quant'altro. Questa è l'unica indicazione di miglioramento ricevuta negli ultimi tre anni ».

Proseguendo nella lettura del suo intervento si legge che « tutti gli operatori italiani dispongono di una banca dati contenente informazioni sugli eventi relativi alla sicurezza identica a quelle disponibili nel resto del mondo e, quindi, sono in grado di scambiare dati con gli Stati Uniti o con l'Australia e di beneficiare, reciprocamente, di informazioni », dopodiché egli cita la sua compagnia - credo che lavori per l'Alitalia - dicendo che « nei confronti della compagnia per la quale lavoro, lo scorso anno, sono state emesse sessantasette raccomandazioni di miglioramento ».

Da quanto ho letto emerge quindi un primo aspetto: sembrerebbe che esista una serie di banche dati ad uso interno che, però, parlando di sicurezza, secondo me dovrebbero essere messe a disposizione di tutto il sistema.

Una seconda questione riguarda il cosiddetto *reporting system*, che Manera dice che è « regolamentato da norme italiane emesse dall'ENAC ». Inoltre egli afferma che « la confusione è ingenerata dalla coesistenza di una normativa ENAV in merito all'obbligo di riferire ad un ente,

già autorità pubblica, in quanto gli eventi ad esso riportati non hanno alcun successivo riscontro, rimanendo» - questo è il problema - «seppelliti in un luogo da cui non esce più nulla. Gli operatori che intervengono quotidianamente hanno necessità di conoscere le indicazioni di miglioramento» e che «in Italia mancano norme che regolano il *reporting system*, in particolare per gli aspetti concernenti l'obbligatorietà, la volontarietà e la riservatezza».

I colleghi ricorderanno che secondo Manera si trattava, sostanzialmente, di un problema di tipo culturale, oltre che tecnico, consistente nel fatto che nel settore manca questa cultura attorno ai problemi della sicurezza, che si può invece trovare nelle altre parti del mondo; in particolare egli citava gli Stati Uniti d'America.

Non voglio entrare nel merito, ma credo che la *mission* dell'agenzia non risponda solo all'investigazione; l'agenzia non deve essere uno strumento tecnico in mano alla magistratura, ma uno strumento consultivo per gli operatori del settore.

Come ha detto chiaramente il comandante Manera, questa confusione di ruoli può creare difficoltà. Riprendendo le parole dell'onorevole Martini, in una situazione di questo tipo i piloti si rifiutano di fornire informazioni ad un'agenzia che può usare in maniera corretta e tecnica - lo dico tra virgolette - le informazioni che riceve per poi passarle alla magistratura.

L'ambito tecnico e quello giudiziario sono completamente diversi e distinti; credo che l'agenzia abbia valutato bene la scelta di collaborare con la magistratura; non sono nemmeno in grado di sapere se poteva esimersi dal fornire questa consulenza, perché non sono un giurista, però molto probabilmente ha dato una scossa alla sua credibilità, terzietà ed imparzialità.

Volevo poi chiedere se esiste e, in tal caso, che tipo di rapporto esiste con l'IFSC, l'organismo privato presieduto dal comandante Manera, perché pare che disponga di una serie di dati abbastanza copiosa, nel senso che sembrerebbe che

esista un *reporting* interno che può sicuramente consentire la prevenzione; secondo quanto dice Manera, l'Alitalia già lo fa. Ma questo non può essere un fatto solo interno all'Alitalia, ma dev'essere messo a disposizione dell'intero sistema.

Inoltre, ci sono avvertimenti che riguardano la macchina, cioè l'aereo in quanto tale, ma ci possono essere anche degli avvertimenti relativi al sito aeroportuale, nel qual caso occorre che questi dati siano messi a disposizione di tutti i vettori che operano in quell'aeroporto; anche il pilota della Meridiana deve poter fruire di quella parte del *reporting system* interno di Alitalia; non sono un tecnico su questa materia, quindi non so come funzionano le cose, però se riteniamo che la sicurezza sia un bene oggettivo, allora deve andare oltre i confini della singola compagnia.

Sembrerebbe, quindi, esserci una serie di dati; le ho chiesto se l'agenzia li usa e in che maniera. Inoltre sarebbe importante sapere se l'utilizzo di tali dati presuppone un atteggiamento proattivo, cioè se disponendo di questi dati sia possibile intervenire prima che avvenga un evento negativo.

Vorrei poi riproporre la domanda postale insistentemente dai colleghi e, in primo luogo, dal presidente Romani. A noi non interessa individuare le responsabilità, ma ci preme capire il vostro giudizio sul sistema nel suo complesso, così com'è strutturato, con le norme attualmente in vigore, e in che maniera il processo di riforma dovrebbe, secondo voi, stressare il concetto di sicurezza; tutto ciò al di là dell'incidente di Linate.

Ieri, infatti, abbiamo avuto la prova lapalissiana di un sistema che, molto probabilmente, è ancora scosso, perché non sono state ancora individuate bene le responsabilità penali e, quindi, tutti tengono un atteggiamento di *stand by*; in proposito credo che la contestualità con l'indagine penale sull'incidente di Linate blocchi di fatto un'accelerazione del sistema. Di questo sono estremamente convinto.

Le rivolgo una domanda ancora più specifica: secondo lei qual è il grado di sicurezza fornito agli operatori e ai pas-



seggeri nel nostro sistema? Lei parlava dei gestori, dei vettori, delle compagnie straniere che operano all'interno del nostro paese...

Quello che voglio dire è che dovendo mettere mano alla normativa che disciplina il settore, come mi pare sia evidente, non credo che serva una scopiazzatura del modello inglese piuttosto che di quello americano, proprio per la complessità e gli interessi forti che sono in campo. Che contributo intendete dare al progetto di riforma del sistema complesso dell'aviazione civile?

Un ulteriore aspetto che vorrei chiarire è se avete valutato la pericolosità di questa vostra collaborazione con i magistrati inquirenti, proprio perché secondo me non avrebbe dovuto aver luogo. Il Senato ha prodotto un documento dove si dice chiaramente che non è compito dell'agenzia svolgere alcuna attività di investigazione, in particolare vi si afferma che «l'agenzia assume pertanto compiti precipuamente investigativi e non di prevenzione in senso stretto»; l'investigazione per migliorare la sicurezza, non per accertare le responsabilità.

Credo che questa vostra sofferta decisione, come lei l'ha definita, non possa non aver dato uno scossone di credibilità e di fiducia da parte degli operatori; l'onorevole Martini ricordava che se i piloti si rendono conto che le informazioni che passano all'agenzia vengono poi utilizzate per accertare le responsabilità penali, allora fermano immediatamente tutti gli aerei.

**PRESIDENTE.** È un aspetto sindacale.

**GIUSEPPE MASSIMO FERRO.** È un aspetto sindacale, ma è un aspetto delicato.

Inoltre, una questione sulla quale torno spesso è che si riducono l'aeroportualità ed il trasporto aereo in Italia ai soli fatti che riguardano Roma e Milano; credo che questo costituisca un pericolo molto grave, perché la sicurezza deve essere garantita anche dall'aviosuperficie di Schio, dottor

Franchi. Secondo lei che cosa si dovrebbe fare per migliorare questo aspetto, che secondo me è molto importante?

**PRESIDENTE.** Nessun altro chiedendo di parlare, do la parola al presidente Franchi per rispondere ai quesiti posti dai colleghi.

**BRUNO FRANCHI, Presidente dell'Agencia nazionale per la sicurezza del volo.** Mi sembra che, a parte qualche quesito abbastanza isolato, le domande ruotino sostanzialmente attorno a due aspetti: i nostri rapporti con l'autorità giudiziaria, e quindi la posizione di terzietà dell'agenzia, ed i rapporti con le altre istituzioni.

Onorevole Duca, per quanto riguarda i riferimenti normativi internazionali, la Svizzera, che è un paese di montagna e che sappiamo essere molto sensibile ai problemi ambientali, ha approvato una legge che disciplina proprio questo settore dei cavi, che potrebbe essere un valido riferimento normativo.

Relativamente alle delibere nn. 15 e 16 dell'ENAC, sulle quali avrebbe preso posizione l'agenzia, mi sembra che venga molto distorta la realtà dei fatti, perché l'agenzia non ha preso alcuna posizione, anche perché non è di sua competenza, su quelle due delibere che riguardano il recepimento; non vorrei che venissero travisate come posizione dell'agenzia delle considerazioni svolte da alcuni giuristi durante un convegno tenutosi a Modena, dove si facevano delle osservazioni sulla pertinenza o meno del fatto che un ente possa recepire in questa maniera delle disposizioni tecniche, nonostante esista una precisa legge dello Stato.

All'onorevole Ferro vorrei dare una risposta rapidissima sulle considerazioni del responsabile del settore qualità dell'Alitalia; mi sembra che il comandante Manera, oltre ad essere scarsamente aggiornato sulla normativa vigente in materia, voglia travisare fortemente la realtà dei fatti: nel 1999 non potevamo emanare raccomandazioni di sicurezza, dato che gli organi dell'agenzia si sono insediati il 29 novembre 1999; un ente partito da zero senza strutture e personale.

Le affermazioni del comandante Manera sono quindi in malafede, perché se avesse letto i nostri rapporti si sarebbe subito reso conto di quando si è insediata l'agenzia, cioè alla fine di novembre; direi che è necessario, per un ente che parte da zero, un po' di tempo per entrare a regime: siamo diventati operativi nell'ottobre 2000 acquisendo informazioni e nel primo anno intero di operatività, il 2001, abbiamo prodotto - come vi ho detto - 31 raccomandazioni di sicurezza e 9 messaggi di allerta, che non dobbiamo inviare agli operatori!

GIUSEPPE MASSIMO FERRO. Emerge chiaramente che voi li avete inviati all'ENAC e all'ENAV, ma gli operatori poi non li hanno ricevuti!

BRUNO FRANCHI, *Presidente dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo*. Mi scusi, onorevole Ferro, la legge ci dice che le raccomandazioni e le proposte le dobbiamo inviare alle istituzioni, dopodiché sarà un problema di tali istituzioni, dell'ENAC o dell'ENAV, e questo è quello che succede in tutto il mondo.

LUIGI MURATORI. Si è assunta la responsabilità di non portarli a conclusione.

BRUNO FRANCHI, *Presidente dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo*. Esattamente.

GIUSEPPE MASSIMO FERRO. Dottor Franchi, se la sicurezza è un dato oggettivo che ci preme, allora, quando si emettono 31 raccomandazioni e 9 messaggi di allerta, li si trasmettono a tutto il complesso e variegato mondo dell'aviazione civile, se no l'approccio è di tipo formale: siccome li devo mandare all'ENAC, anche se sto dicendo che gli aerei si devono fermare, mi limito a inviarle all'ENAC.

Intendo dire che, se assumiamo la sicurezza come valore, allora non ci si deve formalizzare sul fatto che il messaggio è stato inviato ai presidenti dell'ENAC e dell'ENAV e questi l'hanno cestinato, ma

si manda ai vettori nazionali, ai gestori aeroportuali, ai lavoratori, alle rappresentanze sindacali e a tutti quei soggetti che interferiscono, comunque, nella sicurezza del volo.

Solo in tal modo, secondo me, il messaggio viene portato a conoscenza di tutti, con un atteggiamento proattivo secondo cui si ha consapevolezza che da un evento può sorgere un pericolo per la sicurezza del volo.

Formalmente siete a posto, perché dovete interloquire esclusivamente con i soggetti istituzionali; il messaggio l'avete protocollato e inviato all'ENAC e all'ENAV, dove poi si è perso. Ma in questo modo, comunque, non risolviamo il problema, se è la sicurezza l'oggetto del nostro agire.

BRUNO FRANCHI, *Presidente dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo*. Mi scusi, onorevole Ferro, mi sembra che lei parta dal presupposto sbagliato; noi non siamo soggetto di gestione, di controllo e di organizzazione del sistema, per cui se facciamo raccomandazioni contenenti indicazioni volte a modificare certe procedure o ad eseguire certi controlli e le mandiamo agli operatori, allora interferiamo immediatamente con competenze di altri soggetti.

Il nostro compito, quindi, come delineato esattamente dalla legge e come avviene costantemente a livello internazionale, si limita a trasmettere a quei soggetti le nostre proposte, dopodiché saranno loro che si faranno carico, come ha giustamente sottolineato l'onorevole Muratori, di valutare se implementare oppure no quelle raccomandazioni.

#### PRESIDENZA DEL PRESIDENTE PAOLO ROMANI

BRUNO FRANCHI, *Presidente dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo*. La stessa cosa succede negli Stati Uniti, dove il *National transportation safety board* invia raccomandazioni alla FAA, la quale a volte le accetta, mentre altre volte si

rifiuta di farlo, ad esempio perché comporterebbe costi eccessivamente elevati per le compagnie.

Il nostro sistema, quindi, è perfettamente in linea con quello internazionale; noi siamo abituati a non invadere le competenze degli altri soggetti; nel momento in cui inviassimo direttamente agli operatori queste disposizioni interferiremmo con competenze altrui e ciò non farebbe che generare confusione nel sistema.

A titolo personale potrei anche essere d'accordo con la sua filosofia, ma questo è in contrasto con la normativa e su come deve funzionare il sistema. Detto questo, i messaggi di allerta che abbiamo diramato li abbiamo diffusi a mezzo mondo.

Per quanto riguarda la domanda che mi è stata rivolta sul valore ed il riscontro che hanno le raccomandazioni e i messaggi di allerta che inviamo, la raccomandazione di sicurezza, come dice lo stesso termine, è una mera raccomandazione, per cui non può imporre nulla, in quell'ottica che ho appena rappresentato.

Quando emaniamo una raccomandazione di sicurezza, noi chiediamo regolarmente, alle istituzioni a cui la inviamo, di darci poi un riscontro su quello che hanno fatto. Abbiamo notato, ad esempio, che mentre prima dell'incidente di Linate non veniva dato quasi mai riscontro alle nostre raccomandazioni, dopo tale incidente puntualmente ci viene detto quello che è stato fatto.

L'articolo 13 del decreto legislativo istitutivo dell'agenzia, tra l'altro, prevede espressamente l'attuazione delle raccomandazioni, disponendo che « Il Ministero dei trasporti e della navigazione adotta le misure necessarie a garantire che le raccomandazioni di sicurezza siano debitamente prese in considerazione ».

Logicamente noi le nostre raccomandazioni, come le mandiamo ai soggetti che gestiscono e organizzano il sistema, in virtù di questa disposizione le mandiamo anche al ministero; sarà poi esso che eventualmente eserciterà, nell'ambito della sua vigilanza, una verifica sulle istituzioni preposte ad implementare o meno queste

raccomandazioni. Ma il nostro sistema è perfettamente in linea con quello internazionale: la raccomandazione non è null'altro che una raccomandazione.

Vorrei fare, inoltre, una considerazione personale: se qualche volta le nostre raccomandazioni fossero state prese in considerazione con maggiore attenzione, forse avrebbero potuto prevenire il ripetersi di eventi.

C'è stato un messaggio di allerta che abbiamo trasmesso all'ENAC e anche ad altri soggetti in corso di inchiesta tecnica, presente in parallelo l'inchiesta penale della magistratura - sui nostri rapporti con l'autorità giudiziaria tornerò in seguito, per sottolineare che il fatto di intrattenere questi rapporti non ha in alcun modo inficiato il nostro ruolo di terzietà, né danneggiato in alcun modo la nostra attività di prevenzione -, il 4 settembre del 2001, in seguito al mancato incidente di Malpensa, su cui l'autorità giudiziaria ha aperto un fascicolo che sta per chiudere, ma per fare le valutazioni di sua competenza aspetta la conclusione della nostra inchiesta tecnica, da cui emergono evidenze obiettive.

Il messaggio di allerta diceva « i primi atti dell'inchiesta tecnica in corso, finalizzata ad accertare le cause che hanno prodotto l'evento in oggetto, hanno già consentito di rilevare che il volo *Egypt air 3800*, autorizzato al rullaggio per la pista *35 left* ... si è erroneamente inserito sulla pista *17 Romeo* attraverso il raccordo *Bravo alfa* ».

« A seguito della ricognizione effettuata da questa agenzia sulla via di rullaggio *Bravo alfa* è stata riscontrata la presenza della segnaletica relativa all'area di protezione per operazioni di bassa visibilità *CAT2* e *CAT3*, ma la mancanza della segnaletica standard che evidenzia al pilota e ai conducenti dei mezzi di superficie la presenza di un punto di attesa (*holding position*) e i riferimenti specifici della pista in oggetto ».

« La stessa carenza di cui sopra è stata inoltre riscontrata sulle vie di rullaggio *Delta* e *Charlie bravo* in prossimità delle

piste 35 Romeo e 17 *left*, mentre sulle altre vie di rullaggio la segnaletica in questione è risultata presente ».

« Ciò premesso, si ritiene opportuno che codesto ente » - l'ente in indirizzo primario era l'ENAC - « valuti l'adozione delle azioni di competenza per quanto concerne l'aeroporto di Milano Malpensa in ordine allo stato della segnaletica standard estendendo, se necessario, verifiche analoghe agli altri aeroporti aperti al traffico aereo civile ».

Il 10 ottobre - ricordo che l'incidente di Linate è dell'8 ottobre - abbiamo emanato un altro messaggio di allerta in cui si dice che « i primi atti dell'inchiesta tecnica in corso, finalizzati ad accertare le cause che hanno prodotto l'evento in oggetto, hanno già consentito di rilevare la non conformità della segnaletica della via di rullaggio Romeo 6 dell'aeroporto di Milano Linate con gli standard previsti dalla normativa ICAO ».

« Ciò premesso, si ritiene opportuno che codesto ente nell'imminenza del ripristino dell'operatività dello scalo, valuti l'adozione delle azioni di competenza sull'aeroporto di Milano Linate, stante anche la non disponibilità del sistema radar di terra al fine di garantire la sicurezza delle operazioni di volo ».

« Si ritiene altresì opportuno invitare codesto ENAC ad effettuare le verifiche eventualmente ritenute necessarie in ordine allo stato della segnaletica standard anche sugli altri aeroporti aperti al traffico aereo civile, così come già rappresentato da questa agenzia nel messaggio di allerta... » - che è quello che vi ho letto in precedenza - « inviato a seguito dell'inconveniente grave occorso sull'aeroporto di Milano Malpensa ».

GIUSEPPE MASSIMO FERRO. Mi scusi se la interrompo, dottor Franchi: lei parla della segnaletica. Ebbene proprio ieri l'ENAC ci ha consegnato un documento da cui si evince che la proprietà e la gestione della segnaletica orizzontale e verticale sono della SEA, ma se la SEA questa vostra comunicazione non la riceve, perché voi la comunicate all'ENAC o al-

l'ENAV e poi rimane là, allora il gestore aeroportuale - che è proprietario e responsabile della segnaletica - non viene mai a conoscerla! Cosa vi costa spedire quella comunicazione per conoscenza anche a quel soggetto?

Poi, magari - non voglio entrare nel merito -, vengono imputate responsabilità penali, civili e quant'altro ad un soggetto che questa sua lettera non l'ha ricevuta!

Proprio ieri l'ingegner Gualano dell'ENAV ci ha consegnato un documento che rappresenta la suddivisione di competenze tra proprietà, gestione e chi deve verificare gli standard. Se la vostra informativa sulla non rispondenza a determinati standard della segnaletica orizzontale e verticale non arriva a conoscenza della SEA, che ne è proprietaria e gestore, allora come deve fare la SEA? Se la sicurezza è un dato oggettivo, allora deve andare oltre gli aspetti formali!

BRUNO FRANCHI, *Presidente dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo*. Qui non si tratta di aspetti formali, onorevole Ferro (mi scusi se glielo ribadisco), ma di precise disposizioni di legge, da cui l'agenzia non può derogare!

Diversamente il legislatore deve modificare la legge, ma modificandola si stravolge il sistema dell'aviazione civile, perché la situazione italiana, da questo punto di vista, è perfettamente in linea con quella straniera; noi non possiamo interferire con competenze altrui, perché rischieremo che l'ente di gestione o organizzazione del sistema perda il controllo della situazione!

Da questo punto di vista mi sembra che i ruoli siano perfettamente chiari e che i compiti delle nostre raccomandazioni, nonché dei messaggi di allerta siano altrettanto chiari.

Detto questo, un altro aspetto che emerge da questi messaggi di allerta è che la presenza di un'inchiesta penale non ha inciso in alcun modo sulla nostra posizione di terzietà, sulla nostra inchiesta e sulla nostra attività di prevenzione; i mes-

saggi di allerta fanno emergere aspetti che sicuramente hanno rilevanza anche a fini penali.

Vorrei leggervi un altro messaggio di allerta di Linate: « Nella fase iniziale dell'inchiesta tecnica condotta da questa istituzione, per l'accertamento delle cause che hanno provocato l'evento in oggetto, in particolare nella disamina di alcuni aspetti relativi ai tempi e agli interventi di primo soccorso dopo l'incidente, sono emerse carenze organizzative e di comportamento.

« Specificatamente, non risulta essere stato applicato il locale piano aeroportuale denominato »norme e procedure per stati di emergenza e di incidente« emanato dalla DCA di Linate in data 13 luglio 1989 e in vigore nella sua versione originale senza aggiornamenti. Peraltro tale piano appare poco dettagliato nell'individuazione dei compiti spettanti ai vari operatori coinvolti.

« Ciò premesso, si ritiene opportuno suggerire a codesto ente » - il messaggio è indirizzato all'ENAC - « di verificare che i piani di emergenza in vigore negli aeroporti nazionali aperti al traffico aereo civile rispondano ai requisiti di ricerca e soccorso stabiliti dalla normativa internazionale, siano adeguati alle condizioni operative attuali dei singoli scali e vengano valutati mediante l'effettuazione di verifiche ed esercitazioni periodiche ».

Quello che emerge dai nostri messaggi di allerta sono inevitabilmente aspetti che hanno a che fare anche con l'inchiesta penale, ma il fatto che noi li abbiamo scritti e diramati, come vedete, significa che non abbiamo avuto alcuna interferenza dell'inchiesta penale sulla nostra e, soprattutto, sugli aspetti di prevenzione.

Venendo, quindi, al problema dei nostri rapporti con l'autorità giudiziaria, mi sembra che si voglia montare un problema che in realtà non esiste!

Onorevole Martini, lei dice che gli operatori non ci forniscono le informazioni perché non si fidano di noi, ma guardiamoci negli occhi: se l'autorità giudiziaria vuole viene all'Alitalia, all'ufficio sicurezza volo, e chiede tutto. L'Alitalia non si può

azzardare, tra l'altro, ad opporre l'anonimato dei moduli, perché di fronte all'autorità giudiziaria nessuno può opporre nulla; lei sa che i segreti non sono opponibili. Quindi, come potrebbe venire da noi a prenderseli, può benissimo andare a prenderseli dall'Alitalia, dalla Meridiana o presso il sindacato dei piloti. Quindi questo è un falso problema!

Quello che penso io, invece, è un'altra cosa. Visto il positivo rapporto di collaborazione con l'autorità giudiziaria che, come vi ho dimostrato, non solo non ha leso la nostra indipendenza e terzietà, ma ci ha consentito benissimo di svolgere la nostra attività di prevenzione, se non avessimo questi positivi rapporti di collaborazione, probabilmente succederebbe di nuovo quello che è stato ripetutamente stigmatizzato nel passato da piloti, controllori del traffico aereo e associazioni sindacali, cioè il blocco delle inchieste tecniche, perché se l'autorità giudiziaria vuole blocca tutto, onorevole Martini!

Ciò a meno che il legislatore non abbia il coraggio di modificare la legge, che è una cosa che auspichiamo da tempo, da quando fu emanato il decreto legislativo n. 66 del 1999, quando ci rendemmo conto che non c'era stato un eccessivo coraggio da parte del legislatore. Si tagli dunque la testa al toro, si modifichi la situazione dicendo chiaramente che l'inchiesta tecnica ha la priorità su quella penale!

LUIGI MARTINI. La priorità no, vanno in parallelo.

BRUNO FRANCHI, *Presidente dell'Agencia nazionale per la sicurezza del volo.* No, perché altrimenti le prerogative dell'autorità giudiziaria rimarrebbero del tutto immutate; quindi - lo ripeto - si tratta di un falso problema; l'agenzia ha mantenuto perfettamente la sua posizione di terzietà, le sue inchieste stanno procedendo senza interferenza da parte dell'autorità giudiziaria, stiamo facendo attività di prevenzione e abbiamo il vantaggio di avere - consentitemi la parola - il controllo di tutto quello che avviene nell'inchiesta!

Per quanto riguarda l'incidente di Linate, per esempio, possiamo avere accesso a tutta la documentazione, mentre in passato, nel caso di un evento come quello, l'inchiesta tecnica sarebbe sicuramente stata paralizzata dall'autorità giudiziaria, non consentendo agli investigatori tecnici di accedere al materiale. Noi abbiamo avuto accesso a tutto e la riprova è che abbiamo fatto anche messaggi di allerta.

Sebbene, quindi, pare che tutto ruoti attorno ai nostri rapporti con l'autorità giudiziaria, in realtà si tratta di un falso problema, perché la nostra terzietà e la nostra posizione di indipendenza non è stata in alcun modo modificata o messa in discussione da parte dell'inchiesta penale.

Per quanto riguarda i nostri rapporti con le altre istituzioni, vorrei chiedere io all'ENAC perché non sia stato firmato il protocollo di intesa, quando con l'ENAV l'abbiamo firmato in pochissimi giorni e con l'Aeronautica militare lo stiamo concludendo altrettanto rapidamente.

Se ad un certo momento - l'ho già detto nel corso della nostra precedente audizione, non so se i membri del Comitato lo ricordano - ci viene presentato, dopo mesi che avevamo avanzato le nostre proposte, un protocollo di intesa dove si dice che prima di emanare le nostre inchieste dobbiamo sottoporle al vaglio dell'ENAC, allora la cosa mi lascia un po' perplesso; allora sì che la nostra posizione di terzietà ne risentirebbe!

Questo non toglie che noi, al di là dei rapporti che abbiamo con l'ENAC - dimostrati anche dal fatto che gli mandiamo raccomandazioni e messaggi e ci confrontiamo su questi aspetti -, siamo costantemente aperti alla collaborazione con tutti i soggetti istituzionali.

Onorevole Muratori, nel protocollo di intesa, che abbiamo firmato con l'ENAV e che auspicavamo di concludere anche con l'ENAC, la possibilità di avvalerci di professionalità di queste istituzioni c'è; era prevista, non nella proposta dell'ENAC ma in quella partita dall'agenzia, proprio perché all'estero, come ha ricordato giustamente lei, avviene questo.

Ciò non significa, però, che non dobbiamo avere i nostri investigatori, perché le professionalità possono aiutarci a superare alle carenze interne; per esempio, non abbiamo un controllore del traffico aereo nella nostra organizzazione. Speriamo di averlo, ma nel frattempo posso tamponare la situazione attingendo alle professionalità presenti nell'ENAV o nell'Aeronautica militare; ho bisogno di un ingegnere? Attingo all'ENAV. Ma questo era previsto dal protocollo di intesa. Quindi lei mi trova perfettamente d'accordo su questo aspetto.

Per quanto attiene ai rapporti con le varie istituzioni, con l'ENAC manca il protocollo, che noi per primi auspichiamo si concluda senza modificare in alcun modo le rispettive competenze, perché - e qui rispondo in generale ad una richiesta che è venuta da tutti - se c'è un soggetto che ha le competenze ben delimitate e perfettamente chiare, questo è proprio l'agenzia, che conosce esattamente l'ambito in cui può muoversi.

Per quanto riguarda gli altri soggetti, logicamente, ci sono dei punti di sovrapposizione di competenze - preferisco parlare di competenze, perché poi logicamente dalle competenze derivano le responsabilità, ma è un problema che non mi riguarda -, che però erano stati segnalati al legislatore già a suo tempo, quando furono approvate le varie disposizioni di legge. Sul decreto istitutivo dell'ENAC si sapeva già in partenza che c'erano problemi (che erano stati rappresentati al legislatore) per esempio di sovrapposizione con il dipartimento dell'aviazione civile.

Non è quindi necessario smontare il sistema, basterebbero dei ritocchi e studiare meglio le leggi che il Parlamento produce; scusatemi se parlo così francamente ma sono abituato a farlo, altrimenti poi ci si trova nella situazione che stiamo riscontrando oggi.

Nel nostro rapporto al Parlamento uno degli aspetti che avevamo segnalato e sui quali ripetutamente abbiamo cercato di sensibilizzare invano il legislatore (molto prima dell'incidente di Linate), era che a

livello di aeroporti - e questo è detto nella documentazione che lascio a disposizione della Commissione - non erano delimitati chiaramente i margini di separazione delle competenze, in materia di sicurezza del volo, tra gestori aeroportuali e direttori di aeroporto, quindi ENAC. Ed è quello che è emerso chiaramente dall'incidente di Linate.

Il problema, quindi, è a monte, quando viene scritta la legge: occorre fare controlli incrociati e verificare attentamente che non si verifichino interferenze con compiti di altre istituzioni.

Per quanto riguarda l'ENAC, ci sono state alcune sovrapposizioni - che l'onorevole Muratori immagino ricorderà bene - che a suo tempo hanno dato problemi con il dipartimento e che scaturivano proprio dal fatto che lo stesso decreto legislativo n. 250 del 1997 non era chiaro.

Visto che mi avete chiesto un parere sulla normativa in vigore, proprio per queste carenze le disposizioni possono dare adito a confusione nelle competenze; a volte però non è necessario stravolgere il sistema per ripristinare competenze ben precise, ma bastano leggere modifiche di carattere normativo.

Per quanto riguarda la domanda posta sugli eventi dal senatore Pessina, lascio la parola al generale Battisti.

LUCIANO BATTISTI, *Membro del collegio dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo*. Per quanto riguarda gli eventi - rispondo all'onorevole Ferro e al senatore Pessina -, la politica dell'Agenzia per la sicurezza del volo in merito agli eventi è quella di cambiare strategia per cercare di aggredire il tasso, costante da 25 anni, di incidenti per milione di partenze nei voli civili e, quindi, nel traffico commerciale.

L'unica strategia suggerita dai paesi più evoluti è quella che si basa sulle segnalazioni degli inconvenienti; ma quelle che la spaventano, senatore Pessina, in realtà non rappresentano un segnale negativo, perché da quando richiediamo queste segnalazioni, queste ci arrivano più numerose rispetto a prima; credo che ciò costituisca un indice di fiducia nel sistema.

Già il comandante Manera aveva richiamato un famoso triangolo: 1 incidente grave, 29 incidenti lievi, 300 eventi significativi di diverso livello di pericolosità.

Se noi incominciamo ad avere, volontariamente od obbligatoriamente, ampliando il numero dei soggetti che devono segnalare, le segnalazioni dei 300 mancati incidenti lievi o eventi significativi, possiamo indagare su 300 eventi anziché su 30; tra l'altro, relativamente a questi 300 eventi in cui non è successo niente abbiamo tutto il materiale tecnico sotto mano e le persone coinvolte a disposizione. Quindi, se riusciamo a « sfondare » su questo settore, finalmente riusciremo ad individuare fattori latenti di rischio prima che si trasformino in fattori causali di incidente: questa è la strada da percorrere.

È in fase finale una direttiva dell'Unione europea, anche se devo purtroppo dire che in proposito l'Italia sta tenendo una posizione di retroguardia, perché insieme al Belgio non vuole attivare un sistema di *voluntary report* che, naturalmente, come ha detto il presidente Franchi, deve vedere un intervento del legislatore che tuteli l'anonimato di quelli che segnalano, anche se - esprimo un parere personale -, in effetti, per questi eventi non c'è niente di significativo a fini di giustizia; però c'è una paura diffusa, che forse l'onorevole Martini mi potrà confermare: in effetti da quello che si è detto una sorta di conferma l'ho già avuta.

Quindi è bene emanare - il presidente ha mostrato la sua disponibilità - una normativa nazionale che recepisca quella europea allargandola, perché purtroppo le normative internazionali sono sempre frutto della mediazione; non sono mai un risultato di massima ma tendenzialmente minimo.

Quindi, onorevole Ferro, ben venga la disponibilità di banche dati dell'IFSC; però su tale comitato va detta chiaramente una cosa: praticamente esso, in carenza di chi doveva controllare, ha sostituito sistemi di rapporti verso le istituzioni con sistemi di rapporti verso le compagnie e, tra l'altro, molto spesso - chi è pilota lo sa -, alle

compagnie non si possono dire certe cose, mentre invece a chi si trova in una posizione di terzietà come noi, ovviamente rispetto al comparto trasporti e non a tutto il mondo, può essere detto, purché ci sia una *immunity policy*.

Questa è la nostra strada. Le segnalazioni non sono un indice di pericolo, ma una possibilità di investigare per prevenire.

**PRESIDENTE.** Vorrei precisare, a supporto di quanto detto dall'onorevole Ferro, che l'articolo 12 del decreto legislativo istitutivo dell'agenzia dispone che « il rapporto è trasmesso al Ministero dei trasporti e della navigazione, all'Ente nazionale per l'aviazione civile, alla Commissione europea ed ai soggetti che dalle relative conclusioni possano trarre un vantaggio ai fini della sicurezza ». Quindi anche alla SEA.

**BRUNO FRANCHI, Presidente dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo.** Se un'inchiesta riguarda un gestore o una compagnia, è chiaro che i relativi risultati li mandiamo anche a quei soggetti, a prescindere dal fatto che ogni cittadino se vuole li può acquisire da noi, purtroppo gratuitamente, incidendo ulteriormente sulle nostre finanze.

**PRESIDENTE.** Sull'S4, invece, non mi può rispondere?

**BRUNO FRANCHI, Presidente dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo.** Presidente, lei mi vuole portare a parlare di responsabilità, quando sa benissimo che la competenza dell'agenzia non riguarda le responsabilità ma gli accertamenti obiettivi: in merito a quell'S4, dagli accertamenti che stiamo conducendo, 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 aver indotto in errore o contribuito a facilitare l'errore del pilota e la scarsa comprensione della situazione da parte del controllore del traffico aereo.

**PRESIDENTE.** Io però le ho chiesto qual è l'ente che secondo lei dovrebbe essere preposto al controllo e alla verifica...

**BRUNO FRANCHI, Presidente dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo.** Presidente, lei mi vuole portare volutamente su un terreno minato, chiamandomi a parlare di responsabilità, quando invece ho appena ribadito che il compito dell'agenzia non è accertare responsabilità ma elementi oggettivi ai fini dell'inchiesta.

Se poi lei me lo chiede come giurista fuori dall'audizione, allora sono disposto a darle la mia valutazione personale.

**PRESIDENTE.** Vi ringrazio. Dichiaro conclusa l'audizione.

**La seduta, sospesa alle 11.55, è ripresa alle 12.**

#### **Audizione del direttore dell'aeroporto di Milano-Linate.**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulla sicurezza del trasporto aereo, l'audizione del direttore dell'aeroporto di Milano-Linate, dottor Vincenzo Fusco, al quale do immediatamente la parola per il suo intervento introduttivo.

**VINCENZO FUSCO, Direttore dell'aeroporto di Milano-Linate.** Signor presidente, non avendo predisposto un intervento introduttivo mi riservo di intervenire in sede di replica alle domande che vorrete pormi.

**PRESIDENTE.** Sta bene. Do ora la parola ai colleghi che intendano porre domande o chiedere chiarimenti.

**GIUSEPPE MASSIMO FERRO.** Dottor Fusco, questa indagine conoscitiva, prendendo spunto dall'incidente di Linate, cerca di valutare il complesso e variegato mondo dell'aviazione civile per quanto attiene al tema della sicurezza. Ieri l'ingegner Gualano, amministratore delegato



dell'ENAV, ha trasmesso a questo Comitato della documentazione - che magari poi le farò pervenire - dove vengono trattati alcuni argomenti, tra i quali quello delle responsabilità relative alla sicurezza nell'aeroporto di Linate. Ad esempio, per ciò che riguarda gli aiuti visivi luminosi normativamente obbligatori (luci pista, luci di avvicinamento, luci di raccordo, *center line*), si afferma che sarebbero di proprietà dell'ENAV, in gestione alla SEA, e che la verifica degli standard spetterebbe nuovamente all'ENAV.

È interessante quanto riguarda la segnaletica orizzontale e verticale normativamente obbligatoria, che si afferma sarebbe di proprietà della SEA, di gestione della stessa SEA, mentre la verifica degli standard spetterebbe all'ENAC, e più specificatamente alla DCA di Milano. Si legge, inoltre, che per quanto riguarda i sistemi di guida a terra degli aeromobili la competenza sarebbe integralmente dell'ENAV ed infine che il sistema di valutazione complessiva dell'aeroporto sarebbe in carico all'ENAC.

Questa mia premessa serve solo per chiederle se quanto contenuto in questo documento risponda a verità o rappresenti solamente un punto di vista dell'ENAV. Nel qual caso, se fosse vero, sembrerebbe che la proprietà sia della SEA (e molto probabilmente è vero), che la gestione sia sempre della SEA (e molto probabilmente anche questo è vero), e che la verifica degli standard della segnaletica orizzontale e verticale spetti, secondo questo documento, alla direzione dell'aeroporto di Milano-Linate.

Il secondo aspetto che emerge, e che lascerebbe intendere che qualcosa non abbia funzionato come dovuto, riguarda il piano di allertamento in seguito all'emergenza. Sembrerebbe, come ci ha comunicato poco fa il dottor Franchi, che i due piloti del *Cessna* siano deceduti a causa dell'incendio e non dell'impatto; pertanto, alla luce di ciò, un intervento repentino del servizio antincendio avrebbe potuto forse impedire determinate conseguenze. Convengo che ci troviamo nel campo delle ipotesi ma, molto probabilmente, il mec-

canismo di risposta alle emergenze non ha funzionato. Nel caso di specie, ogni quanto vengono effettuate queste prove di allertamento nell'ambito del piano di emergenza?

A mio avviso qualcosa non ha funzionato per quanto riguarda le comunicazioni con il servizio antincendio e, quindi, con i vigili del fuoco: sembrerebbe addirittura che questi siano intervenuti sul *Cessna* circa 20 minuti dopo l'impatto, il che francamente mi sembra un tempo obiettivamente non consono, anzi, allucinante!

Le chiedo, infine, a chi competa la gestione dell'aviazione generale. Le rivolgo questa domanda leggendo i documenti ufficiali (e quindi non da semplici voci), in quanto non sono riuscito a stabilire se tale compito spetti alla SEA, all'ATA, alla DCA o ad altri. La ringrazio.

ANDREA GIBELLI. Direttore, le premetto che ieri, di fronte a questo Comitato, si sono svolte le audizioni di rappresentanti dell'ENAV e dell'ENAC; per togliere un po' tutti dall'imbarazzo ricordo subito che l'indagine conoscitiva sulla sicurezza ha carattere generale e non si pensa, quindi, di sostituirsi alla magistratura. Non possiamo nasconderci, però, che le motivazioni che hanno dato il via a questa indagine siano da ricercarsi anche nel tragico incidente di Linate, che ha colpito un po' tutti.

L'impressione avutasi ieri durante tali audizioni (e che è stata ampiamente confermata stamani con l'audizione del dottor Franchi, presidente dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo) è che si debba cercare di comprendere il limite delle normative tenendo conto degli obiettivi dell'indagine, di perfezionare, cioè, fin dove è possibile, proprio gli aspetti di carattere normativo (l'esperienza di un'indagine conoscitiva ha comunque tale finalizzazione). Si sono manifestati in questa occasione una serie di rimpalli di competenze, dei veri e propri scaricabarile, e di sovrapposizioni; ed allora, oggi più di ieri, nell'immaginario collettivo (sostenuto anche dalla stampa) passa la voglia di utilizzare gli aerei. Dico ciò perché in questa

occasione il presidente Romani, il sottoscritto e gli altri membri del Comitato hanno cercato di individuare delle responsabilità sul caso di Linate senza ottenere risposte.

Una parte di queste risposte sono state comunque trovate, almeno a mio avviso, grazie ad una serie di piccole sintesi e sovrapposizioni della documentazione giuntaci in questo periodo di lavoro. Tale attività di sintesi e sovrapposizione è stata svolta proprio per cercare di trarre delle conclusioni che permettano poi, sempre senza sostituirsi al lavoro della magistratura, di giungere a risposte contenenti anche delle proposte di carattere normativo. Da ultimo, si è giunti all'ennesimo scaricabarile - tanto per utilizzare un termine poco giuridico ma molto pratico - che individua nella gestione dell'aeroporto di Linate l'ultimo depositario delle responsabilità. Nonostante questi fastidiosi rimpalli e nonostante la legge individui - per quanto ho potuto comprendere - delle responsabilità, questo Comitato tenterà comunque di individuare un percorso che cercherà di ovviare allo spettacolo cui abbiamo assistito ieri quando, di fatto, è apparso (analizzando alcuni passaggi) che tutto funzioni perfettamente: cosa che invece non è. Quindi, in base alla sua esperienza e considerato che lei rappresenta quasi l'interlocutore diretto, vorrei ascoltare la sua ricostruzione di quanto avvenuto a Linate. Le chiedo inoltre quali siano la sua impressione e la sua esperienza relativamente alle agenzie, cioè il supporto che ottiene ed il tipo di rapporto che sussiste con le varie ENAC, ENAV, Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, eccetera. Dico ciò nella speranza anche che si eviti, oggi, il ripetersi di ciò cui abbiamo assistito nei giorni scorsi. Questa era la prima parte delle mie considerazioni e dei miei interrogativi cui sono molto interessato, anche perché sussistono ancora degli aspetti da chiarire dal punto di vista normativo e funzionale.

Vorrei ora aprire una breve parentesi rivolgendomi a lei come utente e non come parlamentare; preciso anche che sono un utente abituale dello scalo di Linate e che

usufruisco dell'aereo almeno due volte la settimana da circa sette anni. Non avevo mai notato - come invece mi è capitato dopo l'8 ottobre delle 2001 - che gli aeromobili di piccole dimensioni oggi si pongono in coda ai grandi veicoli dopo aver compiuto il percorso completo per raggiungere la pista. Ripeto, non li avevo mai notati! La mia impressione, al di là dell'errore umano e dei vari limiti tecnici, è che esistesse una prassi abbastanza consolidata all'attraversamento a raso della pista da parte di tali velivoli. Questa comunque - lo ripeto - è la mia impressione da utente privilegiato, ma se ciò fosse vero, e su tale interrogativo desidererei una sua risposta, allora si manifesta l'esistenza di limiti tecnici, carenze normative, sovrapposizioni di responsabilità e limiti strutturali che, le assicuro, conosco perfettamente. Considero l'aeroporto di Linate il principale aeroporto di Milano (non me ne vogliano quelli di Malpensa); si deve tener conto, infatti, della vicinanza con la città. Tale scalo, a mio avviso, vive una condizione paradossale: la metropolitana arriva a 500 metri, i servizi sono quelli che sono, l'aeroporto comunque ha saputo, negli anni, far fronte ad un carico superiore a quello attuale ed oggi, invece, si trova nell'occhio del ciclone. Queste cose le conosco da utente.

Oggi, dopo un fatto come quello dell'8 ottobre, e considerate tutte le limitazioni che ho poc'anzi elencato, per prudenza si decide di far seguire un percorso che, con tali limitazioni, rende impossibile l'errore agli aerei da turismo i quali, infatti, percorrono una sorta di tangenziale seguendo un itinerario che non può assolutamente attraversare in nessun caso la pista. Quindi l'errore umano non dovrebbe più esistere, così come non esiste più un problema tecnico; accade però che per percorrere questo tratto si impieghino 5 o 10 minuti in più rispetto a prima - e qualcuno mi suggerisce anche 20 - con un costo aggiuntivo considerevole. Se questi aspetti, che non abbiamo colto, avessero potuto salvare 118 persone, al di là della politica e degli aspetti normativi, emergerebbe uno scenario allucinante, di cui

abbiamo avuto modo di prendere atto insieme al presidente. Quella mattina, ad esempio, mi trovavo lì e non riuscivo ad interloquire con nessuno; alcuni non riuscivano a prendere gli aerei e abbiamo ascoltato poco fa che il presidente Franchi, mi pare da Roma, non era nemmeno nella condizione di giungere a Milano...! Questo è un modo per far ridere tutto il continente (lasciando perdere gli Stati Uniti che si trovano su un altro pianeta, per così dire).

GIUSEPPE MASSIMO FERRO. Ma se c'è un aereo in pista!

ANDREA GIBELLI. Avrebbe potuto raggiungere lo scalo di Orio al Serio evitando sei ore di macchina!

Su tali considerazioni vorrei avere una sua risposta. Gradirei, inoltre, conoscere i suoi rapporti attuali con l'ENAC e l'ENAV, compresi anche quelli in veste di direttore dell'aeroporto.

PRESIDENTE. L'onorevole Gibelli ricordava che l'indagine conoscitiva nasce dall'emozione scaturita a seguito degli accadimenti di Linate. Da parte nostra, comunque, non c'è alcuna volontà di sostituirci all'indagine della magistratura e alle altre esistenti, che speriamo arrivino velocemente ad una conclusione. Tuttavia, per le informazioni assunte sull'avvenuto, esistono due ragionevoli certezze: la prima è che il *Citation* si trovava dove non doveva essere e che l'avvenimento è accaduto per un rullaggio compiuto su di una pista sbagliata, che portava esattamente alla collisione in direzione della pista principale; la seconda, invece, è che nessuno si è accorto che il velivolo era sulla pista sbagliata. Uno dei motivi determinanti per l'accadimento è che sulla pista di rullaggio, a seguito dell'errore R6-R5, non era presente alcuna segnalazione che indicasse al pilota che era nel posto sbagliato; oltretutto, la cosa più grave è che lì c'era un'altra indicazione, la famosa S4.

Abbiamo chiesto in più occasioni di chi fosse la responsabilità della segnalazione errata, in quanto non solo non dava una

indicazione supplementare al pilota sull'errore già compiuto, ma rappresentava una segnalazione sconosciuta anche alla torre di controllo. Tant'è vero che, come avrà sicuramente letto dai verbali, il velivolo conferma di essere allo *stop bar* dell'S4 e la torre di controllo, incerta, richiede al pilota la sua posizione esatta. Dalla registrazione, addirittura, si coglie l'incertezza e la perplessità di chi riceve l'informazione sconosciuta, tant'è che si richiede al pilota tedesco la sua posizione, il quale a sua volta la conferma nuovamente. La torre di controllo, allora, raccoglie l'indicazione sbagliata (ma si capisce chiaramente che non ne comprende il significato) e, successivamente, passa a cinque colloqui con altri aerei diversi, dimenticando, probabilmente, l'informazione sbagliata, oppure ritenendo di aver risolto la sua perplessità, come spesso può accadere in un lavoro stressante qual è quello del controllore di volo.

Se lei è un dipendente ENAC, cioè di un ente preposto, come afferma la legge, alla regolamentazione tecnica e all'attività ispettiva, sanzionatoria, di certificazione, di autorizzazione, di coordinamento e di controllo, le dovrebbe competere la verifica della gestione complessiva dell'aeroporto. Lei sapeva, quindi, che sulla pista si trovava un velivolo che non doveva esserci e che la torre di controllo non aveva conoscenza della segnalazione? Inoltre, anche se non lo avesse saputo, secondo lei, non era un suo dovere verificare che sulla pista di rullaggio fosse tutto a posto?

Chiediamo, insomma, di sapere chi controlla che in aeroporto le luci siano accese. Si tratta di un aspetto pragmatico, ma è dalle piccole cose (in questo caso prodromiche ad un incidente) che si comprendono le contraddizioni del sistema.

Non mi interessa conoscere le responsabilità, bensì le competenze, per capire se sia giusto addebitare a qualcuno la responsabilità di verificare ciò che, purtroppo *a posteriori*, non ha funzionato.

EUGENIO DUCA. Una questione discussa in Comitato concerne la proprietà degli impianti visivi. L'ENAC sostiene che

è problematico risalire al proprietario, ma ieri l'ENAV ha affermato che la proprietà appartiene alla società di gestione SEA.

Sempre da parte dell'ENAC, si afferma che il direttore dell'aeroporto esercita i poteri attribuitigli dal codice con l'emissione di proprie ordinanze, in termini di sintesi delle diverse esigenze espresse nell'ambito delle rispettive competenze e responsabilità, anche esclusive, da vari soggetti operanti nello specifico aeroporto, comprese le società di gestione. Ora, nel caso della gestione totale, la competenza, comunque, è in capo al direttore dell'aeroporto, come affermato dall'ENAC ?

L'ENAC sostiene, inoltre, che per quanto attiene più specificatamente l'attività del CASO, che è il comitato aeroportuale per la sicurezza operativa, presso l'aeroporto di Linate, non risultano mai sollevate da alcuno dei rappresentanti osservazioni riguardanti la segnaletica e gli aiuti visivi relativi al piazzale ovest nonché i raccordi R5 ed R6: praticamente, l'ENAV, l'ENAC, la prefettura, il gestore aeroportuale, i vigili del fuoco, i rappresentanti dei vettori e dei piloti non hanno mai segnalato (nel corso del tempo, suppongo) problemi di segnaletica e di aiuti visivi proprio a quel piazzale e ai raccordi.

Un'altra questione riguarda le procedure in caso di nebbia. L'aeroporto di Milano-Linate, come altri aeroporti, ha delle precise procedure in caso di scarsa visibilità, altrimenti dovrebbe essere chiuso al traffico. Chi controlla che tali operazioni siano rispettate? E come è potuto accadere che non sia stata rispettata la norma che prevede che negli aeroporti non dotati di ASMI funzionante, come a Linate, un aeromobile in partenza può essere autorizzato ad iniziare il rullaggio dal parcheggio, con o senza l'ausilio del *follow me*, verso la posizione di attesa solo quando l'aereo in arrivo sia atterrato ed abbia confermato di aver raggiunto il parcheggio oppure l'aereo precedente in partenza abbia comunicato l'avvenuto decollo? Dopo l'impatto, a Linate è avvenuto

che un altro aereo si trovava già in pista di rullaggio, senza che il precedente avesse annunciato il suo avvenuto decollo.

Mi domando, allora, come possano accadere eventi che insieme hanno determinato un solo impatto, ma avrebbero potuto provocarne diversi, senza che nessuno si accerti che il velivolo in fase di decollo sia decollato e che, quindi, se ne accodi un altro successivamente. Non sono un tecnico e, probabilmente, commetto delle imprecisioni, ma, comunque, ho letto i documenti forniti dall'ENAC e dall'ENAV.

VITTORIO PESSINA. Volevo rivolgere al direttore dell'aeroporto di Milano-Linate una domanda molto semplice, riguardante il radar di terra.

In diverse precedenti audizioni abbiamo appreso che il radar di terra è uno strumento non previsto come obbligatorio, ma che - almeno così è apparso - i singoli aeroporti possono adottare discrezionalmente. Tuttavia, si tratta di un aeroporto dove la nebbia è presente con una media di circa 130 giorni all'anno e il problema della visibilità ha una rilevanza fondamentale, per cui il radar, sebbene non sia né previsto né legalmente obbligatorio, diventa indispensabile per la situazione descritta: chi, allora, tra ENAC, ENAV e direzione dell'aeroporto, deve decidere ciò ed ha la responsabilità della sua attivazione?

VINCENZO FUSCO, *Direttore dell'aeroporto di Milano-Linate*. Vorrei fare una piccola premessa di carattere procedurale. Ho ricevuto, per tale tipo di procedimento, un avviso di garanzia: chiaramente non ho, nella maniera più assoluta, alcuna difficoltà a rispondere alle domande; tuttavia, quanto riferirò potrebbe sembrare detto a mia difesa. Fatta tale precisazione per una questione di correttezza nei confronti del Comitato, vorrei chiarire che il codice della navigazione, come tutti voi sapete, è stato redatto in un momento storico - nel 1942 - in cui, praticamente, al posto dell'attuale figura del direttore vi era il colonnello comandante dell'aero-

porto dal quale tutti dipendevano. Ciò va chiarito perché in tale modo si capiscono tante altre situazioni. Voglio dire che non esisteva la società di gestione e non esisteva il controllore di volo; al posto di quest'ultimo, infatti, vi era un militare che dipendeva dal colonnello comandante. Quindi, tutte le figure apparse nella storia dell'aeroporto sono successive; però il codice è rimasto più o meno lo stesso, anche se si è cambiata la dizione di comandante dell'aeroporto in direttore dell'aeroporto. Dico ciò semplicemente perché, forse, più di uno potrebbe non essere informato sulla circostanza ed è bene, invece, che si sappia che il codice, in definitiva, ha cambiato solo la dizione. La differenza è che oggi, per esempio, a Linate il direttore dell'aeroporto è un personaggio come me che, però, ha 23 dipendenti. Con ciò, ripeto, non vorrei apparire come uno che si voglia tirare indietro; però, occorre tali premesse per inquadrare storicamente la figura che rappresento.

Venendo alle domande, per quanto riguarda la segnaletica, e quanto dichiarato dall'ENAV, ho portato con me un telex del responsabile della direzione generale dell'aviazione civile - adesso ENAC - che impartiva alle direzioni degli aeroporti una direttiva in cui specificava che, per accordi intervenuti tra la direzione generale dell'aviazione civile e la direzione generale dell'ENAV, la competenza sulle segnaletiche diurne - quelle non luminose e, quindi, non gli AVL - passava all'ENAV.

ILARIO FLORESTA. Scusi, ma non è un atto che si possa adottare con una semplice lettera. Lei sta asserendo una cosa estremamente grave; poteva, una semplice missiva - pur proveniente da un ente competente quale l'ENAC -, avvertire il direttore aeroportuale che, a far data da allora, la competenza sarebbe stata dell'ENAV o viceversa? Non voglio difendere nessuno ma ricordo che vi sono delle normative, delle leggi in materia.

VINCENZO FUSCO, *Direttore dell'aeroporto di Milano-Linate*. Non mi arrogo, certamente, la capacità di poter decidere

su una questione così complessa; sono un funzionario dell'ENAC.

PRESIDENTE. Mi scusi, lei ha ricevuto una lettera da chi?

VINCENZO FUSCO, *Direttore dell'aeroporto di Milano-Linate*. Non l'ho ricevuta io: era una lettera del 1995 ed all'epoca io non ero direttore (lo sono dall'agosto del 1999).

PRESIDENTE. Che dice?

VINCENZO FUSCO, *Direttore dell'aeroporto di Milano-Linate*. Era una lettera con la quale l'allora responsabile della direzione generale dell'aviazione civile, il generale Pugliese, diceva a tutte le DGA che anche la segnaletica diurna non sarebbe stata più nella nostra competenza ricadendo, ormai, in quella dell'ENAV. Ho con me il documento: se volete, ve lo consegno.

ILARIO FLORESTA. E ciò per tutti gli aeroporti?

VINCENZO FUSCO, *Direttore dell'aeroporto di Milano-Linate*. Certo: era indirizzata a tutte le DGA.

Preciso, al riguardo, che sono un funzionario dell'ENAC; non, quindi, uno studioso dei massimi sistemi. Noi dobbiamo ubbidire alle direttive che vengono dai nostri dirigenti.

Per quanto riguarda il piano di intervento aeroportuale, poiché sull'argomento è in corso un'inchiesta della procura della Repubblica, non ho voluto fare un *remake* di quanto successo dopo l'incidente. Infatti - relativamente, sia chiaro, all'esecuzione del piano di intervento aeroportuale - poteva sembrare che ci si volesse, in un certo senso, sostituire all'autorità giudiziaria. Condurre un'analisi sull'intervento e sull'antincendio, infatti, avrebbe significato intervenire su una materia sulla quale ci aspettiamo che si pronunci l'autorità giudiziaria. So per certo che il piano di intervento aeroportuale prevede che chi debba mettere in moto la procedura sia la

torre di controllo con un pulsante. Essa, infatti, da un punto di vista logistico, è nella condizione migliore per effettuare l'operazione, per cui tale responsabilità le è stata attribuita per ragioni soprattutto di carattere pratico: chi sta in torre di controllo è, infatti, il primo che vede l'evento. Risulta - è vero - che quel bottone SIM non è stato premuto; francamente, però, non mi sento nella condizione tecnica di potere affermare né quanto tempo dopo l'incidente i vigili del fuoco siano intervenuti né se il decesso per incendio sia da attribuirsi, effettivamente, alla mancanza di intervento immediato.

PRESIDENTE. Non lo sa?

VINCENZO FUSCO, *Direttore dell'aeroporto di Milano-Linate*. Non lo so; non so quanto tempo dopo siano arrivati i vigili del fuoco. Non lo so.

PRESIDENTE. Mi perdoni, non lo sapeva allora o non lo sa nemmeno oggi?

VINCENZO FUSCO, *Direttore dell'aeroporto di Milano-Linate*. No, non lo so nemmeno oggi. Il piano di intervento aeroportuale viene adottato con una apposita ordinanza del direttore dell'aeroporto, sulla base di una serie di incontri in sede di CASO, nei quali si decidono, con la nostra presenza (fungiamo da notaio), le procedure di intervento. Tale piano di intervento aeroportuale, elaborato dal mio predecessore - piano che, purtroppo, non ho portato con me -, è stato sottoposto a verifica: abbiamo fatto, nel mese di luglio, una prova di quanto poteva succedere ed è stata la prima volta, nella storia dell'aeroporto di Linate, che si è fatta una prova non *in vitro*. Infatti, la prova non si è svolta semplicemente sulla carta ma si è davvero simulato l'incidente con l'intervento dei vigili del fuoco, dell'ambulanza e, addirittura, di un'eliambulanza, tant'è che, a settembre, ci dovevamo incontrare nuovamente per verificare ed eventualmente modificare il piano di intervento aeroportuale precedente. Poi, causa il precipitare degli eventi, l'incontro non si è più svolto.

Circa l'andamento della vicenda, è evidente che la mia - lo dico, di nuovo, con molta franchezza - è la ricostruzione di un addetto ai lavori che, però, in questo momento, ha il delicato problema di avere ricevuto un avviso di garanzia e di essere, quindi, iscritto nel registro degli indagati. Pertanto, potrei sembrare non abbastanza oggettivo nell'esposizione e, quindi, gradirei che la mia fosse considerata, più semplicemente, l'opinione di Vincenzo Fusco.

Anch'io ho letto le conversazioni con la torre; mi sono state date, circa 15-20 giorni fa, dalla procura della Repubblica (ovviamente, infatti, sono state segretate). Ancora non le ho sentite perché mi sono state date su cassette DAT e stiamo - mi riferisco al mio collegio difensivo - riconvertendole su un lettore CD; ho letto, però, ovviamente, la trascrizione.

Come è noto, gli eventi aeronautici, in genere, hanno sempre delle concause, non dipendendo quasi mai da una sola ragione; tuttavia, pur con tutte le cautele che si devono avere per tali complesse situazioni, personalmente ho l'impressione che, quel giorno, il pilota non abbia fatto quanto la torre di controllo gli aveva raccomandato di fare. Il *Citation*, tra l'altro, è anche un aeromobile di ultima generazione; è *doublepilot*: per potere avere un doppio controllo delle operazioni, ambedue i piloti hanno gli identici comandi. Inoltre, su ogni pannello dei piloti vi è non solo la bussola, ma anche il giroscopio. Non è stato detto di prendere il Romeo 5 nord ad un automobilista ma ad un pilota professionista con 12.000 ore di volo, fornito delle dianzi ricordate apparecchiature e obbligatoriamente munito di cartina aeroportuale. Se, dunque, si è diretto in tutt'altra direzione, devo oggettivamente ritenere che, probabilmente, non abbia fatto esattamente quanto prescritto dalle norme tecniche. Sono seguite, tra il pilota e la torre di controllo, tutta una serie di comunicazioni che, probabilmente, da un punto di vista fraseologico, non erano estremamente precise. Pur non essendo un esperto di segnaletiche ICAO, devo dire che, sulla via del rullaggio - la Romeo 6 - dove si trovava in quel momento il

pilota, non è vero che non esistano segnaletiche; vi sono, per esempio, le luci, che, in quel giorno, erano funzionanti: esse, quando il pilota ha detto di trovarsi in S4, avevano una *stop bar* luminosa. Quest'ultima è una serie di luci rosse poste in maniera trasversale alla via del rullaggio: a Filadelfia come a Palermo hanno questo significato: « Fermati e chiama la torre di controllo ». Il pilota invero l'ha fatto, comunicando alla torre di stare sul punto S4; dirò poi quanto fosse conosciuta dalla torre di controllo tale posizione: anche a tale riguardo abbiamo, infatti, un verbale. La torre, trascorso del tempo perché ha avuto anche altri colloqui, ha risposto: « Continua ». Attenzione, però: il pilota non ha detto solo « S4 »; posso mostrarvi, se volete, il documento che ho portato. Ha detto di essere sul « *Sierra four* » aggiungendo: *approching to runaway*. Gli ha detto, cioè, di essere sul Sierra 4, sul punto di entrare in pista. Entrava in pista anche perché, dopo lo *stop bar*, vi è un codice colore, giallo-verde, che ha un solo significato: « Stai entrando in una pista ».

ILARIO FLORESTA. Come è entrato ?

VINCENZO FUSCO, *Direttore dell'aeroporto di Milano-Linate*. Questo non lo deve chiedere a me. Quindi, non è vero che ha detto solo « S4 »; ha aggiunto: « *approching to runaway* ». La torre gli ha risposto di continuare per il piazzale principale. Mi scusi: mi rendo conto che, forse, appesantisco il discorso, usando termini tecnici, ma sono indispensabili. Se lei ha una cartina dell'aeroporto in mano, può rendersi conto, per via logica, di quanto segue. Lasciamo perdere la fraseologia circa la quale, comunque, poi, darò alcune spiegazioni; se lei deve decollare e le dicono di continuare per il piazzale principale - a parte la circostanza che le fanno tagliare la pista senza alcun motivo - per quale ragione dovrebbe andare sul piazzale principale quando deve decollare? Il pilota, cioè, sulla pista, ci deve restare, perché deve decollare.

Il pilota non si è neanche chiesto per quale motivo dovesse continuare in dire-

zione del piazzale principale. Inoltre, vi è un aspetto che riguarda la fonìa, cioè quella materia che si deve conoscere per poter diventare pilota: in aeronautica si parla inglese ed esistono dei comportamenti standard in quanto non è possibile ipotizzare (*Commenti*)...

Mi scusi, presidente, ma il controllore non può andare di fretta: non è previsto. Non si può andare di fretta! Non esiste! In aeronautica non si fa in fretta, si seguono degli standard...

LUIGI MARTINI. Ma qualche volta vi si è costretti!

VINCENZO FUSCO. *Direttore dell'aeroporto di Milano-Linate*. Sì, costretti! Ma è una cosa diversa. Parlando dal punto di vista tecnico, in aeronautica non esiste approssimazione; dove vi è approssimazione non esiste sicurezza!

Quando si è in sintonia e si conosce la fonìa, ad un pilota per attraversare una pista il controllore deve dare una specifica autorizzazione in tal senso; non può dire di continuare verso il piazzale principale ma avrebbe dovuto comunicare il « *clear to runaway* » cioè dare l'autorizzazione ad attraversare la pista (*crossing*); se, io pilota, non sento questo messaggio, come minimo dovrei domandarmi se devo attraversare la pista. Ciò perché il segnale « *approching to runaway* » ed il codice di colore giallo-verde indicano che si sta entrando in una pista, inoltre, le luci bianche in un aeroporto si trovano solo sulla pista e lui le ha viste! Se il pilota non riceve una specifica *clearance* non può presumere di aver ricevuto il permesso di attraversare la pista; questo non è un dettaglio tecnico, ma la realtà. In aeronautica ed in fonìa non esistono né ipotesi né presunzioni. Per questo motivo le disposizioni che dà la torre di controllo vengono ripetute dal pilota; ciò affinché la torre che invia un determinato messaggio capisca se l'interlocutore lo abbia compreso o meno: la torre deve essere sicura che quanto ha detto sia stato capito. Questa è fraseologia standard. È una materia che viene insegnata e senza la cui

conoscenza il pilota non può diventare tale. Vi è anche un altro motivo per cui non si può diventare piloti, cioè l'essere daltonici, perché vi sono i codici colore; lo dico solo a titolo esemplificativo ma si deve sapere, ad esempio, che se ci si trova su una via di rullaggio e si vede un segnale giallo-verde ciò significa che si sta entrando in pista ed a Linate vi è una sola pista « strumentata ». Ripeto, dalle conversazioni tra torre di controllo e pilota credo si evinca tantissimo!

Infine, vorrei effettuare alcune precisazioni per quanto riguarda il segnale S4; in seguito, quando risponderò alla domanda del presidente, chiarirò se la torre di controllo fosse a conoscenza o meno dell'esistenza di tale segnale. Un controllore riceve un rapporto quando un pilota gli comunica di trovarsi in un determinato punto dell'aeroporto; ossia il pilota chiede di essere richiamato dal pilota quando questi giungerà in un determinato settore. Un controllore che riceve un rapporto, come in questo caso, dal settore S4, non ha alternative, dice al pilota di fermarsi, gli comunica che ignora dove il pilota si trovi e lo avverte che gli invierà una macchina *follow me*. Presumere di trovarsi su Romeo 5 o da qualche altra parte, in aeronautica non esiste. Non si presume: dove ci si trova lo dicono gli strumenti, la propria vista e la propria professionalità. Non si presume mai, nella maniera più assoluta! Queste sono considerazioni che svolgo a carattere puramente personale e non voglio addebitare responsabilità a nessuno; non è mio compito, ma del sostituto procuratore. Ho affermato ciò solo in quanto mi è stato chiesto di esprimere un'opinione personale.

Da quanto ho visto e dalle comunicazioni terra-bordo-terra, (tra torre di controllo e pilota) e nonostante all'inizio di questa vicenda (devo essere sincero) pensassi che si fossero parlati poco ora posso invece affermare che è proprio il contrario: si sono parlati tanto!

Per quanto riguarda poi la domanda rivoltami in merito all'attraversamento della pista (anche se comprendo che chi la ha rivolta non è un addetto ai lavori),

posso dire che per quanto riguarda l'entrata in pista non è cambiato nulla, mentre vi sono state delle modifiche per quanto concerne l'uscita. Gli aerei piccoli si sono sempre accodati agli aeromobili grandi perché quello è l'unico modo per arrivare alla pista. In fase di atterraggio prima si poteva uscire da Romeo 6 per giungere al piazzale ATA, cioè la parte riservata all'aviazione generale; ora, dopo l'incidente, questo percorso è stato chiuso e qualsiasi aereo, anche quello che deve raggiungere il piazzale ATA, deve effettuare tutto il percorso; quindi il piazzale è diventato più frequentato rispetto a prima ma non in entrata bensì in uscita. Per entrare in pista il percorso è rimasto lo stesso; che poi, alcune volte, con piena visibilità, il controllore abbia ritenuto - ma non ho nessun motivo per ipotizzarlo - di poter autorizzare il transito su Romeo 6 nel senso contrario in quanto vi erano magari cinque chilometri di visibilità, questo francamente non...

LUIGI MARTINI. È una procedura normale?

VINCENZO FUSCO. *Direttore dell'aeroporto di Milano-Linate*. Non è la procedura normale. La procedura normale prevede il senso inverso. Ma queste sono cose che riguardano la torre di controllo. Nelle aree di manovra - in quelle zone dove l'aereo rulla - chi è in contatto con il pilota è solo la torre di controllo. Se si vuole entrare sulla via di rullaggio si deve utilizzare una radio in contatto con la torre ed occorre chiedere l'autorizzazione per entrare nei raccordi Romeo 5, Romeo 6, eccetera. Questo tipo di movimentazione è dalla torre di controllo, ed è logico. Spesso si parla delle tante competenze che esistono in un aeroporto; convengo che queste sono molte ma è difficile - probabilmente impossibile - ipotizzare una competenza onnicomprensiva in questo campo, ed ammesso che esistesse un tale essere mitologico capace di comprendere tutto, allora dovrebbe essere pilota, controllore, ingegnere aeronautico, ingegnere civile, specialista di segnaletica ICAO, ec-



cetera. Per quanto riguarda i rapporti con gli enti, debbo precisare che tratto solo con enti locali mentre non ho rapporti con quelli di livello centrale. In tal senso posso affermare di non aver mai avuto grossi problemi con altri enti, quindi forse la domanda andrebbe specificata meglio.

Infine, vi è l'aspetto relativo alla via di rullaggio Romeo 6 ed al segnale S4, ed in particolare la domanda del presidente su chi sia l'ente interessato. Per quanto riguarda la segnaletica debbo premettere che questa generalmente viene realizzata una volta sola e poi, se del caso, si procede a modificarla. Quando viene eseguita una segnaletica in un aeroporto a gestione totale, il progetto viene realizzato dalla società di gestione: su ciò non vi è dubbio. La manutenzione della segnaletica viene svolta dalla stessa società di gestione; pure su ciò non vi sono grandi dubbi anche da un punto di vista legislativo. Se si presentano, invece, delle anomalie in pista, sulle vie di rullaggio e per quanto riguarda le luci, vi sono delle ispezioni da parte delle società di gestione. Ciò per un motivo molto semplice: esse possiedono il *know how* e, soprattutto, hanno il personale necessario. Ad esempio, realizzare la manutenzione ed il monitoraggio degli impianti elettrici di un aeroporto non è una cosa che si possa eseguire con facilità.

**PRESIDENTE.** Ma se la società di gestione scrive « Viva il re » sulla pista ?

**VINCENZO FUSCO.** *Direttore dell'aeroporto di Milano-Linate.* Se mi si dice che esiste una anomalia, allora posso intervenire segnalando la cosa all'ente di competenza.

**PRESIDENTE.** Mi scusi, può rispondere alla domanda ? A chi spettava verificare che vi fosse una scritta che non c'entrava nulla con quella pista ? Vorrei capire di chi è questa competenza, a prescindere dal fatto che la pittura la fornisca la SEA. Chi è che decide se il segnale S4 vi sarebbe dovuto essere o meno ?

**VINCENZO FUSCO.** *Direttore dell'aeroporto di Milano-Linate.* Per quanto ri-

guarda il segnale S4 devo precisare che queste scritte vennero realizzate perché nel 1996 il traffico di Linate aumentò a dismisura ed alcuni aerei dell'aviazione commerciale schedulata, cioè gli aeromobili di grandi dimensioni, come ad esempio i DC-9, i 737, eccetera, furono inviati alla zona ATA, il cui piazzale — destinato normalmente al servizio *executive* dell'aviazione generale — venne diviso in due parti, e vi fu coabitazione, come ad esempio tra gli aerei Alitalia ed il noto *Cessna Citation*. Si presentò quindi la necessità di disciplinare l'attività in maniera differente ed in una riunione che tenne l'allora direttore dell'aeroporto, ed alla quale erano presenti, per forza di cose, tutti i componenti aeroportuali, fu deciso anche di applicare tali segnali (S1, S2, S3, S4); tale proposta venne avanzata dall'ENAV. Naturalmente dopo l'incidente mi sono documentato e ho trovato il verbale dal quale si evince che la parte relativa alla segnaletica è firmata da rappresentanti dell'ENAV, i quali chiedevano che la segnaletica venisse approntata in quella maniera.

**PRESIDENTE.** Ma l'Alitalia, dopo la realizzazione di Malpensa, mi sembra che non abbia più usufruito del piazzale ATA. Quindi è rimasta una scritta che corrispondeva ad una diversa gestione ?

**VINCENZO FUSCO.** *Direttore dell'aeroporto di Milano-Linate.* Le scritte furono realizzate per permettere il concreto svolgimento delle operazioni, le quali non sono cambiate; semplicemente non vi sono più gli aerei commerciali nella parte ATA, ma questo non ha nulla a che vedere con le scritte su Romeo 6. Il segnale S4 fu deciso in quella riunione il cui verbale, per la parte relativa alla segnaletica, fu firmato solamente dai rappresentanti dell'ENAV. E tutto è rimasto così ! Questo è un fatto ovvio; per noi addetti ai lavori questo aspetto non è fonte di dubbio.

Quindi la torre di controllo sapeva perfettamente cosa fosse il segnale S4. Ci mancherebbe ! È tutto scritto !

PRESIDENTE. Quindi la torre di controllo sapeva.

VINCENZO FUSCO. *Direttore dell'aeroporto di Milano-Linate.* È dal 1996 che sanno cosa è il segnale S4 ma non voglio assolutamente avanzare alcuna ipotesi riguardante il turno che operava in quel momento. Non sono cose che posso sapere.

PRESIDENTE. Mi scusi ma secondo l'articolo 2 del decreto legislativo istitutivo dell'ENAC, fra i suoi compiti, direttore, vi sono la regolamentazione tecnica, l'attività ispettiva, sanzionatoria e di certificazione, eccetera...

VINCENZO FUSCO. *Direttore dell'aeroporto di Milano-Linate.* Compiti dell'ENAC, non miei.

PRESIDENTE. Certo, dell'ENAC, ma lei è un dipendente ENAC! Immagino che questo ente assuma le decisioni in base a ciò che lei comunica. La sua interfaccia naturale è l'ENAC. Pertanto, se vi è qualcosa che non funziona nell'aeroporto e a lei spetta l'attività ispettiva, è lei che deve comunicarlo all'ENAC che a sua volta dovrà avvertire l'ENAV che vi è qualcosa che non funziona: è così?

VINCENZO FUSCO. *Direttore dell'aeroporto di Milano-Linate.* Sì, ma...

PRESIDENTE. Insomma, è lei che gira per l'aeroporto per capire se c'è qualcosa che non funziona, sì o no?

VINCENZO FUSCO. *Direttore dell'aeroporto di Milano-Linate.* Io giro per l'aeroporto ma non posso capire cose nelle quali non ho competenza; me le deve comunicare qualcun altro. Non posso sapere, ad esempio, se una luce è rotta.

ILARIO FLORESTA. Allora va in giro tanto per andare in giro?

VINCENZO FUSCO. *Direttore dell'aeroporto di Milano-Linate.* Anzitutto andare in giro era un modo di dire...

PRESIDENTE. Scusate, ma vorrei comprendere meglio la situazione. Quindi, secondo quanto afferma, lei non ha la delega all'attività ispettiva? Non è quindi suo compito ispezionare l'aeroporto, essendo lei quello che definisce le regole e poi affida i relativi compiti all'ENAV SpA? Vorrei capire se lei svolge una attività ispettiva in cui riassume l'applicazione e la pratica operatività delle regole che lei stabilisce oppure no.

VINCENZO FUSCO. *Direttore dell'aeroporto di Milano-Linate.* Svolgo una attività ispettiva ma, ripeto, è di carattere generale; non posso svolgere una attività ispettiva di carattere omnicomprensivo. Non essendo, ad esempio, ingegnere aeronautico, non posso sapere se le luci funzionano o meno; questo è un compito che spetta ad altri i quali, eventualmente, devono trasmettermi le opportune segnalazioni.

PRESIDENTE. A chi spetta questo compito?

VINCENZO FUSCO. *Direttore dell'aeroporto di Milano-Linate.* Dipende dal settore. Nel caso in cui vi sia una anomalia per quanto riguarda, ad esempio, le luci, è la SEA che compie la manutenzione e lo comunica all'ENAV. Io, nel caso fossi messo a conoscenza di ciò, posso intervenire a livello di coordinamento delle operazioni ma non posso certamente sapere se la luce funziona, né tanto meno posso sostituirla io: non ho né il *know how*, né le strutture.

PRESIDENTE. Quindi fra le sue funzioni non vi è quella ispettiva?

EUGENIO DUCA. Lei non viene informato se si verifica un inconveniente, come ad esempio un guasto alle luci?

VINCENZO FUSCO, *Direttore dell'aeroporto di Milano-Linate*. No!

EUGENIO DUCA. Ma può trattarsi anche di luci importanti come quella verde in pista. In tal caso chi emette l'ordine di chiusura al volo, ad esempio?

VINCENZO FUSCO, *Direttore dell'aeroporto di Milano-Linate*. L'ordine di chiusura al volo viene emesso da me se qualcuno me lo segnala. Se qualcuno mi avverte che vi è una buca in pista è evidente che chiudo l'aeroporto. Ci mancherebbe!

PRESIDENTE. Quindi lei ha una funzione passiva. Se viene informato che vi è una buca interviene, se non viene informato non si pone il problema di verificare se vi sia o meno una buca.

VINCENZO FUSCO, *Direttore dell'aeroporto di Milano-Linate*. Non mi posso porre il problema. Innanzitutto, le ispezioni sulla pista sono compiute dalla SEA e, nel caso dell'aeroporto di Linate, esiste una convenzione con lo Stato per mantenere in stato di efficienza gli apparati dell'aeroporto.

PRESIDENTE. Che cosa vuol dire « regolamentazione tecnica ed attività ispettiva, sanzionatoria, di certificazione, di autorizzazione, di coordinamento e di controllo »? Immagino sia il lavoro di ENAC.

VINCENZO FUSCO, *Direttore dell'aeroporto di Milano-Linate*. È il lavoro che generalmente compie l'ENAC.

PRESIDENTE. Ma non in sede aeroportuale.

VINCENZO FUSCO, *Direttore dell'aeroporto di Milano-Linate*. L'ENAC delega in maniera specifica.

PRESIDENTE. Lei non conosce né il tempo di intervento dei vigili del fuoco (dopo tre mesi dall'incidente, non sa dirci

quando hanno compiuto l'azione di spegnimento) né lo stato manutentivo dell'aeroporto.

VINCENZO FUSCO, *Direttore dell'aeroporto di Milano-Linate*. Non ho detto questo.

PRESIDENTE. L'aveva detto prima.

VINCENZO FUSCO, *Direttore dell'aeroporto di Milano-Linate*. Non l'ho detto. Intervengo quando un settore specifico sollecita un intervento e non lo posso fare per problemi sconosciuti.

LUIGI MARTINI. I gestori devono informare il direttore dell'aeroporto: esiste un obbligo giuridico e fa parte della convenzione.

VINCENZO FUSCO, *Direttore dell'aeroporto di Milano-Linate*. Certamente.

MASSIMO FERRO. Vorrei sapere di quanti ingegneri è composta la DCA di Milano Linate, dipendente dall'ENAC, e se esclude la pratica consolidata della « scorcioia » dal piazzale ATA alla testata della pista per il decollo.

In occasione della gran premio di Monza, il *transfer* dall'ATA a Monza è avvenuto partendo dal piazzale: l'elicottero non ha compiuto il giro completo.

VINCENZO FUSCO, *Direttore dell'aeroporto di Milano-Linate*. L'elicottero ha altre regole.

MASSIMO FERRO. Tuttavia, è sempre un mezzo che vola sul piazzale. Esclude, comunque, sia tale prassi consolidata sia che i colloqui seguivano le procedure previste, mentre in effetti erano altre le operazioni eseguite?

L'onorevole Gibelli afferma che, in otto anni di frequentazioni dell'aeroporto di Milano-Linate, non ha mai visto, prima dell'11 settembre e diversamente da ora, aerei di piccole dimensioni attraversare il piazzale.

In condizioni meteorologiche critiche, la torre di controllo doveva autorizzare l'attraversamento seguendo le procedure previste, in assenza di aerei in fase di decollo e, senza considerare la posizione errata del velivolo, la stessa avrebbe dovuto farlo solamente a decollo avvenuto: sono incongruenze operative utili per comprendere ciò che non ha funzionato. Probabilmente, anche il colloquio avvenuto tra il velivolo e la torre di controllo non è stato poi così chiaro.

Per quanto riguarda il CASO aeroportuale, non sono stati mai sollevati problemi di segnaletica?

VINCENZO FUSCO, *Direttore dell'aeroporto di Milano-Linate*. Mai.

MASSIMO FERRO. Conferma le affermazioni di ieri del dottor Roma.

L'ATA, formalmente, è una società per azioni: chi sono i suoi soci?

VINCENZO FUSCO, *Direttore dell'aeroporto di Milano-Linate*. Non lo so.

MASSIMO FERRO. Si tratta di una società diversa dalla SEA?

VINCENZO FUSCO, *Direttore dell'aeroporto di Milano-Linate*. Fino a qualche tempo fa, l'ATA era una subconcessionaria della SEA e non conosco i loro rapporti.

MASSIMO FERRO. Chi sono i soci dell'ATA?

VINCENZO FUSCO, *Direttore dell'aeroporto di Milano-Linate*. Con precisione non glielo saprei dire.

MASSIMO FERRO. Chi si presenta come rappresentante dell'ATA?

VINCENZO FUSCO, *Direttore dell'aeroporto di Milano-Linate*. Fino a poco tempo fa, il signor Gazzarri era il direttore.

MASSIMO FERRO. Presidente, è possibile compiere una verifica sull'ATA presso la camera di commercio di Milano?

VINCENZO FUSCO, *Direttore dell'aeroporto di Milano-Linate*. Per sentito dire, mi sembra di proprietà della società Acqua Marcia.

LUIGI MARTINI. Per quanto riguarda gli attraversamenti delle aree di manovra, anche da pista di decollo, è responsabilità del controllore di volo autorizzare e del comandante accettare: è una costante in tutti gli aeroporti del mondo.

A Malpensa, se si decolla per la pista 35 *right*, si attraversa la 35 *left* ed in condizioni di buona visibilità è ritenuta una prassi normale attraversare la pista dall'ATA, per portarsi sulla via di rullaggio in direzione della 36. Tuttavia, quel giorno era impossibile dare quel tipo di autorizzazione.

MASSIMO FERRO. Nelle procedure di movimentazione a terra presso l'aeroporto di Linate (si afferma nella documentazione ENAC) l'ordinanza della DCA di Linate stabilisce che durante l'effettuazione di operazioni in CAT II e CAT III gli aeromobili in rullaggio da o per Linate ovest (cioè l'area relativa agli aeromobili dell'aviazione generale) devono essere fermati dalla torre di controllo all'altezza della *stop bar* sulle vie di rullaggio R5 e R6.

Dopo l'incidente, l'ENAV invia un telex, in cui si dispone che durante le operazioni di decollo per la pista 36 R nessun aeromobile dovesse impegnare il raccordo R5 nel tratto corrispondente al prolungamento della pista medesima (quanto sopra a prescindere dalle condizioni meteorologiche).

Ho la sensazione di una prassi consolidata, svolta dall'ATA, dalla SEA e dalla torre di controllo, di attraversamento per « scorciatoia », che fa evitare 20 minuti in più di rullaggio ed un consumo di circa 600 mila lire ai voli commerciali, che sostengono costi niente affatto banali.

VINCENZO FUSCO, *Direttore dell'aeroporto di Milano-Linate*. Sarebbe stata una follia con quella visibilità.

MASSIMO FERRO. Un comandante l'ha anche dichiarato ai giornali; comunque, si tratta di una questione centrale, in quanto siamo di fronte ad una procedura sostanzialmente non rispettata.

VINCENZO FUSCO, *Direttore dell'aeroporto di Milano-Linate*. Ripeto: sarebbe stata una follia con 200 metri di visibilità. Nessun comandante lo farebbe, neanche un pazzo, e mi rifiuto di credere ad una cosa del genere.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
LUIGI MARTINI

VINCENZO FUSCO, *Direttore dell'aeroporto di Milano-Linate*. Il DOP 97 è un documento dell'ENAV. Vorrei fosse chiaro che definire il modo in cui gli aerei devono girare e passare sulle aree di manovra è un problema esclusivamente dell'ENAV. Sarei stupido ad inserirmi in questioni di cui, oggettivamente, tali autorità sono loro stesse gli utenti. Sarebbe come se volessi interloquire per quanto riguarda la decisione di una rotta: mi darebbero dell'asino.

EUGENIO DUCA. Esistono procedure in caso di nebbia emanate dall'ENAV, che tutti dovrebbero rispettare.

VINCENZO FUSCO, *Direttore dell'aeroporto di Milano-Linate*. L'ENAV emana procedure che due persone devono rispettare.

EUGENIO DUCA. Il comandante ed il controllore di volo. Si verifica il rispetto di tali procedure? La stessa, infatti, è molto rigida e dispone che se un aereo è in fase di decollo, gli altri aeromobili restano fermi. Nel nostro caso, invece, due velivoli erano in movimento ed, oltretutto, ve ne era un terzo in preparazione, successivamente all'impatto.

VINCENZO FUSCO, *Direttore dell'aeroporto di Milano-Linate*. Non è nostra competenza compiere tale verifica ed, inoltre,

il DOP 97 non ci è stato neanche comunicato; giustamente, sono problemi che non ci riguardano.

Tante volte, ad esempio, si guasta il radar di volo; il controllore dell'ACC esegue particolari procedure per il proseguimento normale dell'attività aerea, ma non mi comunica nulla. Per quale motivo dovrebbe comunicarmi qualcosa? Non ho, infatti, alcuna competenza e alcun motivo per saperlo.

Oggettivamente sarebbe meglio se una sola persona avesse tutta una serie di competenze: ovviamente questi dovrebbe controllare diverse figure, che svolgono altre mansioni e di cui si assume la responsabilità.

Non ho il brevetto di pilota, non sono ingegnere ma sarebbe anche abbastanza strano che il settore mi affidasse questo tipo di incombenze; ci mancherebbe!

PRESIDENTE. Devo precisare che le procedure sono molto più restrittive di quanto, poi, non accada operativamente; lo si può constatare quando le categorie sono in agitazione, sia quella dei piloti sia quella dei controllori di volo. Se fossero sempre osservate le procedure, non si volerebbe più. Infatti, se oggi tali categorie volessero bloccare il trasporto aereo - lo si è sperimentato subito dopo l'incidente - farebbero, conformemente a quanto è previsto, muovere un aereo per volta. Potremmo, a quel punto, stabilire che rinunciamo al trasporto aereo perché vi sarebbe soltanto un ventesimo o un trentesimo dei voli che, invece, si effettuano normalmente. Dunque, i due personaggi chiave - il comandante ed il controllore - si prendono sempre le responsabilità più grosse perché, derogando alle norme o interpretandole, permettono al sistema di funzionare. Questo è il punto fondamentale.

Perciò, il codice della navigazione e le regole previste per l'organizzazione del trasporto aereo sono molto restrittive: non sarebbero possibili 70, 100, 200, 300 movimentazioni al giorno, se il controllore di volo ed il comandante non si prendessero delle responsabilità. Ecco perché, poi, quando si verifica un incidente, la colpa è

sempre o dell'uno o dell'altro: invero, la colpa sarà di tutti e due, del comandante e del controllore che non ha saputo capire il comandante. Certo, se in casi del genere il controllore bloccasse tutto l'aeroporto od il comandante si opponesse, sicuramente non si verificherebbe alcun incidente e, tuttavia, non vi sarebbe neppure il trasporto aereo. È una considerazione che mi sembra importantissima. Quando categorie come quelle in oggetto vogliono fare lo sciopero bianco non si vola più; infatti, adottano il manuale alla lettera. Se ho portato tali argomenti, è stato per rendere più chiara la discussione.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
PAOLO ROMANI

VINCENZO FUSCO, *Direttore dell'aeroporto di Milano-Linate*. Oggi non so quanti aeroporti abbiano ancora una gestione parziale; sono sempre stato a Linate. Però, posso dire quale sia la differenza con la gestione totale: con quest'ultima, il soggetto - in questo caso la SEA, se vogliamo parlare del caso specifico - prende sotto di sé tutto, per così dire, il campo aeroportuale. Quindi, assume la gestione di piazzali, movimenti, aereostazione, manutenzione; tutte incombenze che, in una gestione parziale, possono essere parcelizzate: ad esempio, mi assumo la gestione del piazzale ma non dell'aerostazione o viceversa. C'è poi anche una questione di capacità aziendale del soggetto ed è, altresì, chiaro che, a quantità superiori di gestione corrispondano livelli maggiori di responsabilità. Ma questa è l'unica differenza che sussiste.

Per quanto riguarda il radar di terra, è fuori discussione, trattandosi di circolazione sulle aree di manovra, che, per quanto riguarda tali operazioni, le decisioni, le operazioni, le procedure siano di competenza dell'ENAV. Il fatto che tale strumentazione non sia obbligatoria, non è argomento sul quale possa discutere: sarebbe come se volessi discutere, tornando alla questione testè considerata, circa le procedure che segue il controllore quando

si rompe il radar di volo. Non avrei alcun motivo per intervenire: sarei - anche a ragione - tacciato di incompetenza. Chi possa renderlo obbligatorio, francamente è una domanda alla quale non so dare risposta. Posso essere sicuro soltanto del fatto che certamente non posso farlo io: se chiudessi l'aeroporto perché manca il radar di terra, in quel momento vi sarebbe un avviso di garanzia nei miei confronti per interruzione di pubblico servizio. Da tale punto di vista, non ho alcun dubbio. Poi, chi possa rendere obbligatorio il radar di terra non lo so, non ne ho proprio idea.

VITTORIO PESSINA. A tale riguardo, vorrei fare una breve replica basata sul buon senso. Lei, come responsabile - e, quindi, come direttore dell'aeroporto - non ha, è vero, una responsabilità diretta su una scelta tecnica di tale tipo; però credo che in un contesto del genere chiunque - anche tra noi, presenti in quest'aula - dovesse trovarsi in una posizione di responsabilità o decisionale, in una situazione meteorologica quale quella dell'aeroporto di Linate, dove la foschia e la nebbia sono presenti con una percentuale così alta in un anno, premerebbe, fino all'inverosimile, fino a che una tale ulteriore apparecchiatura di sicurezza fosse realizzata. In questo senso, mi sembra assurdo che nessuno si assuma la responsabilità di adottare una strumentazione non obbligatoria ma che, sicuramente, lo diventa, considerando gli aspetti meteorologici dell'aeroporto interessato.

VINCENZO FUSCO, *Direttore dell'aeroporto di Milano-Linate*. Mi scusi, non ho parlato di vuoto di responsabilità. Relativamente alle circostanze a me note, ho portato argomenti abbastanza precisi. Il radar di terra è una strumentazione tecnica di aiuto alla navigazione; in quanto tale, evidentemente, è gestito dall'ENAV, che esegue le procedure e ne detiene la proprietà. Dove non vi è implementazione tecnologica, ovviamente esistono procedure di compatibilità, nel senso che si vola meno. Negli anni in cui Linate aveva 650, 630, 620 movimenti al giorno, senza radar

di terra ci saremmo subito accorti che il radar di terra non funzionava. Va tenuto presente che, se il radar di terra si rompe, non me lo dicono, così come non mi dicono quando si rompe il radar di volo; quindi, con il decremento del traffico, il radar non è stato più necessario perché si vola meno: questo è tutto. Si vola anche senza radar di terra; addirittura, si può volare anche se si rompe il radar di volo: si vola molto meno, questo è il concetto. Su ciò non posso dire altro.

**PRESIDENTE.** Se non vi sono altre domande, vorrei fare una sintesi. Mi sembra di capire che lei, direttore, dice che con il telex del 1995 - che adesso darà ai commissari - l'ENAC afferma che è compito dell'ENAV occuparsi della segnaletica sulle piste. Quindi, non è più un vostro problema.

Circa l'aspetto relativo alla regolamentazione tecnica e dell'attività ispettiva, lei afferma di avere una funzione sostanzialmente passiva, nel senso che o viene avvertito (ed allora interviene) oppure, se non viene avvertito, non ha la possibilità, non vuole, o non deve attivarsi per fare in modo che la situazione cambi rispetto ad un problema di funzionamento i cui termini, peraltro, non le sarebbero noti. È corretto?

**VINCENZO FUSCO, Direttore dell'aeroporto di Milano-Linate.** Per alcuni settori sì, certamente.

**PRESIDENTE.** Per tutti, direi, dal momento che non ho visto un settore nel quale lei si sia dichiarato parte attiva.

**VINCENZO FUSCO, Direttore dell'aeroporto di Milano-Linate.** Stiamo parlando di casi in cui succedono anomalie; se sono capace, attraverso la mia struttura, di rilevare tale anomalia da solo, è chiaro che mi renderò parte attiva ma, siccome stiamo parlando di questioni abbastanza tecniche e specifiche, devo ricevere una segnalazione.

**PRESIDENTE.** Le sue competenze, sono solo tecniche non credo si tratti di

fenomeni di parata. Se vi è una buca per terra, lei dice di non essere in grado di verificarne la sussistenza perché è compito della SEA.

**VINCENZO FUSCO, Direttore dell'aeroporto di Milano-Linate.** È la SEA che provvede alla manutenzione.

**PRESIDENTE.** Non solo, ma è ancora compito della SEA avvertirla; questo lei ha detto.

**VINCENZO FUSCO, Direttore dell'aeroporto di Milano-Linate.** Certo.

**PRESIDENTE.** Inoltre, è compito dell'ENAV appurare che tutte le luci siano accese o che la segnaletica orizzontale sia a posto e che tutto quello che riguarda la circolazione degli aerei sia in ordine. Lei, cioè, è in funzione passiva rispetto alle segnalazioni che dice di dover ricevere. Quindi, lei afferma in questa sede che non ha alcuna funzione di sindacato attivo rispetto alle anomalie di qualsivoglia tipo. Non solo, lei ha anche affermato che, non conoscendo i tempi di intervento dei vigili del fuoco, pur essendo preposto alla sicurezza, nemmeno in tale caso sarebbe in grado di attivarsi.

**VINCENZO FUSCO, Direttore dell'aeroporto di Milano-Linate.** No, mi scusi, io ho detto che, nel caso specifico, essendoci stato un incidente, non ho voluto fare una verifica perché mi sembrava di sostituirmi all'autorità giudiziaria.

**PRESIDENTE.** Però lei non è stato avvertito.

**VINCENZO FUSCO, Direttore dell'aeroporto di Milano-Linate.** Io sono stato chiamato a casa, quel giorno, e mi sono precipitato in aeroporto ma, purtroppo, era già successo tutto, vi erano già i vigili del fuoco.

**PRESIDENTE.** Non fa parte delle procedure tradizionali di intervento dei vigili

del fuoco avvertirla immediatamente. O, quanto meno, non deve farsi lei carico di essere avvertito in maniera tempestiva. È vero?

VINCENZO FUSCO, *Direttore dell'aeroporto di Milano-Linate*. No, no. Se intervengono, è chiaro che mi avvisano. Quando intervengono i vigili fuoco in caso di incidente, siccome l'intervento avviene via radio, noi lo sentiamo, ci rendiamo conto. Non hanno neanche la necessità di comunicarmi l'incidente.

PRESIDENTE. Sempre per un processo di sintesi e di semplificazione, ha anche affermato che, secondo lei, la torre non poteva non conoscere l'attuale configurazione delle piste.

VINCENZO FUSCO, *Direttore dell'aeroporto di Milano-Linate*. Certo!

PRESIDENTE. In torre sembravano non conoscere l'esistenza di questa sigla che il pilota aveva segnalato: secondo lei invece non potevano non sapere.

VINCENZO FUSCO, *Direttore dell'aeroporto di Milano-Linate*. Produrrò il verbale delle comunicazioni.

PRESIDENTE. D'accordo. Ringrazio il nostro ospite e dichiaro chiusa l'audizione.

**La seduta termina alle 13,20.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI  
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la stampa  
il 6 febbraio 2002.*

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO



Lire 1400 = € 0,72

*Stampato su carta riciclata ecologica*



\*14STC0001510\*