

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

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

RESOCONTO STENOGRAFICO

INDAGINE CONOSCITIVA

6.

SEDUTA POMERIDIANA DI MERCOLEDÌ 16 GENNAIO 2002

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

COMMISSIONI RIUNITE
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI (IX)
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI
LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8^a)
DEL SENATO DELLA REPUBBLICA

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

RESOCONTO STENOGRAFICO
INDAGINE CONOSCITIVA

6.

SEDUTA POMERIDIANA DI MERCOLEDÌ 16 GENNAIO 2002

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA IX COMMISSIONE DELLA CAMERA
PAOLO ROMANI

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:			
Romani Paolo, <i>Presidente</i>	3, 22	Duca Eugenio (DS-U)	9, 14, 17
Audizione di rappresentanti della Società esercizi aeroportuali (SEA SpA):		Ferro Giuseppe Massimo (FI)	16, 18, 19, 20
Romani Paolo, <i>Presidente</i>	3, 7, 8, 11, 20, 22	Floresta Ilario (FI)	8, 10, 14, 16
Alberti Marco, <i>Consulente della SEA SpA</i> .	16	Fossa Giorgio, <i>Presidente della SEA SpA</i> .	3, 10
Brutti Paolo (DS-U)	16, 21	11, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21	
		La Starza Giulio Antonio (AN)	5, 7, 13
			14, 15, 16

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.

	PAG.		PAG.
Martini Luigi (AN)	7, 10, 17	Duca Eugenio (DS-U)	31
Muratori Luigi (FI)	13, 20	Ferro Giuseppe Massimo (FI)	24, 25, 26, 27
Pessina Vittorio (FI)	7	Floresta Ilario (FI)	26
Audizione di rappresentanti del Corpo nazionale dei vigili del fuoco:			
Romani Paolo, <i>Presidente</i>	22, 24, 25, 26 27, 28, 29, 30, 31	Geri Angiolo, <i>Capo ispettorato aeroporti e porti del Corpo nazionale dei vigili del fuoco</i>	27, 28
D'Errico Alberto, <i>Ispettore generale capo del Corpo nazionale dei vigili del fuoco</i> ..	22, 25 26, 27, 29, 30, 31	La Starza Giulio Antonio (AN)	31
		Martini Luigi (AN)	25, 26, 29, 31
		Muratori Luigi (FI)	25, 29

La seduta comincia alle 15.05.

(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 sarà assicurata anche mediante l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso.

(Così rimane stabilito).

Audizione di rappresentanti della Società esercizi aeroportuali (SEA SpA).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulla sicurezza del trasporto aereo, l'audizione di rappresentanti della Società esercizi aeroportuali (SEA SpA). Interverrà il presidente della SEA SpA, dottor Giorgio Fossa, accompagnato dal dottor Alberti, consulente della SEA SpA.

Preciso che lo scopo di questo Comitato non è quello di comprendere cosa sia accaduto a Linate, anche se è proprio traendo spunto da quell'incidente che il Parlamento ha deciso di svolgere questa indagine conoscitiva sulla sicurezza del volo. Saluto i nostri ospiti e do subito la parola al presidente Fossa per il suo intervento introduttivo.

GIORGIO FOSSA, *Presidente della SEA SpA*. Ritengo tutti siano a conoscenza che la società che rappresento, la SEA SpA, gestisce i servizi aeroportuali degli aeroporti di Linate e Malpensa. Questa società ricopre un duplice ruolo, gestore aeropor-

tuale e *handler*, in seguito al processo di liberalizzazione che si è avuto in questo settore. Gli azionisti principali di SEA sono il comune di Milano, con una quota di oltre l'84 per cento, la provincia di Milano, con una quota pari a più del 14 per cento, ed infine un piccolissimo gruppo di azionisti terzi che sono principalmente alcune amministrazioni locali della provincia di Varese ed alcuni privati. La SEA SpA gestisce in convenzione questi due aeroporti; desidero precisare che tale convenzione è stata rinnovata con l'ENAC il 4 settembre del 2001; in essa - a grandi linee - si stabilisce che SEA è responsabile della conduzione e manutenzione ordinaria e straordinaria degli immobili, degli impianti e delle infrastrutture concernenti l'attività di gestione. Sono quindi previsti alcuni compiti in qualità di gestore aeroportuale, come detto prima, mentre altri vengono svolti in qualità di *handler* ma solo nei confronti di alcuni vettori clienti; ciò in quanto sappiamo che vi sono altri vettori che, invece, non sono nostri diretti clienti per quanto concerne l'attività di *handling*.

Come gestore aeroportuale dobbiamo assicurare l'efficienza degli impianti e degli apparati aeroportuali, garantire i sistemi di assistenza, assicurare la manutenzione ordinaria e straordinaria di tutte le opere degli aeroporti, delle infrastrutture ed i relativi impianti, assicurare la disponibilità all'efficienza dei mezzi, delle attrezzature degli impianti e di quanto altro occorra per il continuo, regolare ed efficace svolgimento dei servizi centralizzati di assistenza a terra; dobbiamo, poi, assicurare il servizio di vigilanza e sicurezza nel *terminal* ed ai varchi di accesso agli imbarchi. SEA SpA provvede inoltre all'assegnazione delle piazzole di sosta

degli aeromobili attraverso una comunicazione che intercorre tra la torre di controllo ed il pilota. Per quest'ultima attività sostanzialmente comunichiamo quali sono le piazzole disponibili alla torre la quale fornisce, poi, al pilota tutte le indicazioni necessarie per portare l'aeromobile nella zona di sosta.

In qualità di *handler* dobbiamo fornire ai nostri clienti alcuni servizi che vanno dalla registrazione dei passeggeri e dei bagagli all'assistenza operativa dell'imbarco dei passeggeri stessi, fornire mezzi di trasferimento (i pullman interpista) per i passeggeri che non vengono imbarcati attraverso i *finger* e fornire - laddove venga richiesto - la pulizia degli aerei ed il carico e scarico dei bagagli da stiva (con la relativa documentazione di carico prevista secondo le normative in atto).

Vi sono poi compiti che spettano agli altri attori che operano nell'aeroporto. Ad ENAC spettano, ad esempio, le funzioni di vigilanza sull'operato del gestore: questo è riportato chiaramente nell'accordo del 4 settembre 2001 che ho poc'anzi citato; ma era un accordo esistente già in precedenza e sin dalla prima convenzione; la n.192 del 7 maggio 1962 (articoli 7 e 8).

Nella struttura aeroportuale esistono ruoli e competenze diverse e, soprattutto, vi sono delle competenze specifiche e specialistiche che fanno capo ai diversi soggetti. Quello aeroportuale, infatti, è un sistema articolato e complesso nel quale il gestore, nel caso la SEA SpA, è solo uno degli attori. Attualmente esiste una determinata distribuzione di ruoli, compiti e competenze tra gli enti aeroportuali. Vi sono poi stati negli ultimi anni - e sono ancora in corso - tutta una serie di aggiustamenti di alcuni aspetti, molte volte legati, appunto, agli approfondimenti che stanno portando avanti le varie commissioni, non ultime, ad esempio, le indicazioni che verranno fornite domani, a grandi linee, dalla commissione Riggio. Per semplificare possiamo dire che, secondo i ruoli, ENAV si occupa di tutto quanto concerne il movimento dell'aeromobile - in volo e a terra - con un ruolo di informazione e controllo. Vi è poi l'ENAC

che stabilisce i limiti di operatività ed i requisiti richiesti per le varie operazioni e verifica, sostanzialmente, come viene svolto questo lavoro. Vi è, quindi, il gestore che ha la responsabilità del buon funzionamento degli impianti. La semplicità a nostro giudizio è solo apparente: sembra un discorso semplice ma esistono aree dove le responsabilità si sovrappongono o lasciano spazio a distinzioni che sono molto esigue per cui è facile che si giunga a delle sovrapposizioni che, in alcuni momenti, possono portare ad uno sconfinamento.

Un'area di contatto tra le diverse responsabilità è certamente quella terrestre, dove, ad oggi, siamo attori anche noi. Diciamo che sull'area del movimento a terra tutti e tre gli attori che ho citato prima (ENAC, ENAV e gestore) sono coinvolti e agiscono, normalmente, nel rispetto di alcuni standard internazionali, ed in particolare di uno che in questi mesi è stato spesso nominato: il famoso annesso 14 dell'ICAO. Va precisato che tale annesso non è stato ancora recepito completamente da alcuni paesi, tra i quali purtroppo vi è anche l'Italia; comunque rappresenta certamente il riferimento comune, specialmente trattandosi di aeroporti internazionali ed intercontinentali. Sappiamo, però, che a volte nascono anche dei dubbi di interpretazione dovuti alla considerazione che tale documento è ormai datato e soprattutto che, molte volte, la traduzione non rende giustizia di ciò che, in realtà, si voleva affermare.

Uno dei versanti dove il frazionamento di responsabilità diviene delicato è sicuramente quello relativo alla segnaletica che rappresenta, a mio giudizio, uno dei punti dove in generale la sicurezza aeroportuale non corre gravi rischi tranne che in casi come quello, ad esempio, dell'incidente di Linate. In Italia nelle strutture aeroportuali gli interventi in materia vengono richiesti normalmente al gestore che deve predisporre un progetto seguendo le normative; tale progetto viene trasmesso all'ENAC per l'approvazione. Se però l'intervento riguarda la movimentazione nelle aree di manovra o di movimento deve

essere coinvolta necessariamente anche l'ENAV; infatti, come ho ricordato poc'anzi, la movimentazione degli aeromobili sia in volo che a terra (ed a terra coinvolge non solo gli aeromobili) dipende dall'ENAV. Ad esempio, ogni volta che le nostre macchine entrano in pista (per qualsiasi tipo di intervento) hanno bisogno di una autorizzazione della torre. Faccio un esempio ancora più concreto: se si vuole costruire un nuovo raccordo, il gestore elaborerà il progetto da sottoporre all'ENAC ed all'ENAV, l'ENAC si occuperà degli aspetti relativi alla certificazione tecnica ed ENAV si occuperà degli aspetti relativi alla movimentazione aeromobili ed altri mezzi, con le relative procedure; quindi il gestore presenterà un progetto predisposto nel rispetto delle normative e dei dettami dell'annesso 14 ma la valutazione dell'impatto, nell'esempio di un nuovo raccordo all'interno della struttura aeroportuale e della sua compatibilità, è demandata ai due enti superiori, ENAV ed ENAC. Per quanto concerne la nuova segnaletica - o quella modificata - il collaudo finale, a scadenze più o meno prestabilite, spetta ad ENAV che ne verifica la rispondenza all'interno delle procedure che la stessa ENAV attua. Mi riferisco al collaudo delle segnaletiche diurne e notturne, come ad esempio segnalazioni luminose, cartelli verticali, scritte a terra, eccetera. Se è richiesta l'installazione di un semplice cartello per la segnaletica, il gestore, che riceve tale indicazione da ENAV o da ENAC...

GIULIO ANTONIO LA STARZA. O l'uno o l'altro!

GIORGIO FOSSA, *Presidente della SEA SpA*. No. Entrambi possono ordinarlo. Siccome noi agiamo su richiesta dei due enti superiori, per un motivo piuttosto che per un altro la richiesta può venire da uno o dall'altro. Noi, ad esempio per quanto riguarda un cartello, seguendo gli standard necessari lo posizioniamo secondo le prescrizioni ICAO. In seguito ENAC controlla l'affidabilità tecnica dell'installazione e valuta la coerenza di quell'indicazione se-

condo l'utilizzo che vuol fare di quel raccordo. Abbiamo esempi di richieste di spostamento di alcuni dispositivi da parte di un ente piuttosto che dell'altro.

Vi è poi una parte di sicurezza aeroportuale che è più specifica e ci compete a partire dall'inizio del 1999: la cosiddetta *security* degli aeroporti. Sottolineo al riguardo l'esistenza di un decreto ministeriale, il n.85 del 29 gennaio del 1999; ricordo inoltre che questo è un servizio che in precedenza veniva svolto dalla polizia di Stato e che consiste nel controllo del passeggero e del suo bagaglio a mano e nei riscontri tra i documenti personali ed il documento di imbarco. Nell'ambito di questo servizio vengono utilizzate apparecchiature in grado di individuare la presenza nel bagaglio a mano di determinati oggetti; vi sono squadre dedicate a tale attività, che nel caso di SEA SpA vede coinvolte poco più di 200 unità (guardie giurate) selezionate sulla base di test psicoattitudinali. Tale personale ha frequentato, successivamente, un corso di addestramento, con specifiche SEA, al quale è seguito un corso di aggiornamento consistente nell'addestramento specifico sul campo, organizzato dalla polizia di Stato e con la presenza degli agenti più esperti che fino a quel momento avevano svolto quel tipo di attività. Le guardie in oggetto sono armate ed autorizzate ad eseguire ispezioni sia sul bagaglio a mano sia sui passeggeri. Qualora - perché è possibile - il passeggero rifiuti l'ispezione interviene la polizia di Stato che è sempre presente nello scalo. Questa attività, ovviamente, è stata estremamente rafforzata dopo gli eventi terroristici dell'11 settembre 2001, e da allora, con grande rapidità, viene mantenuta continuamente aggiornata proprio per consentire un livello di efficacia piuttosto alto; questo è, infatti, uno dei fattori per ridare fiducia al mercato e soprattutto per far sì che i passeggeri ritornino negli aeroporti in un momento di crisi come quello attuale, che riguarda soprattutto i voli intercontinentali ed in particolare quelli diretti nel nord America. In coordinazione con le forze dell'ordine sono state recepite tutte le prescrizioni perve-

nute dai Ministeri dell'interno e della salute; va precisato infatti che dobbiamo fronteggiare due emergenze, quella terroristica e quella sanitaria, relativa ad eventuali allarmi di tipo biologico.

SEA SpA gestisce i bagagli di stiva, che secondo le norme di legge devono essere sottoposti a controllo radiogeno in misura del 30 per cento. SEA ha provveduto di sua volontà a potenziare tale attività immediatamente dopo gli attentati dell'11 settembre effettuando un controllo radiogeno con apparecchiature che potrebbero raggiungere la misura del 100 per cento. Oggi un controllo radiogeno con queste caratteristiche viene da noi effettuato per i voli più sensibili, ossia più a rischio, come quelli riguardanti compagnie statunitensi, israeliane, inglesi e tutti i voli diretti in questi paesi. Questo investimento, effettuato dopo l'11 settembre, comporta cifre nell'ordine di 50 miliardi per acquistare macchinari certificati dalla FAA che, in questo settore, è sicuramente l'istituzione più avanzata in merito alle verifiche ed ai controlli. La completa installazione di queste macchine consentirà, come ho detto prima, un controllo radiogeno pressoché del 100 per cento, misura alla quale giungeremo nel breve volgere di alcune settimane. Appare chiaro che sostanzialmente noi abbiamo anticipato ciò che la normativa attuale già prescrive ai gestori aeroportuali ma solo a partire dal 2003. Anche se è di scarsa importanza, vorrei sottolineare come stiamo svolgendo ciò completamente a nostro carico e su richiesta di alcune compagnie aeree; intendiamo, al riguardo, aprire un tavolo di discussione con il Ministero dell'interno in particolare, ma anche con le compagnie aeree, perché non è pensabile che un servizio molto costoso venga comunque svolto a carico delle compagnie di gestione, soprattutto in un momento come quello attuale, non felice per il nostro settore.

Il perimetro dell'aeroporto è, invece, sotto il controllo delle forze dell'ordine; la vigilanza del *terminal*, dei piazzali e degli aeromobili è sotto il nostro controllo. Si può quindi affermare che vi sono anche in questo campo dei confini abbastanza

chiari: a noi compete l'aerostazione e gli aeromobili che rimangono mentre alle forze dell'ordine spetta il resto. Per quanto riguarda i piazzali, i parcheggi, eccetera, svolgiamo questa attività anche tramite una rete di videosorveglianza monitorata da una centrale operativa ventiquattr'ore su ventiquattro. Quelle appena elencate sono in sintesi le competenze in materia di *security* aeroportuale che spettano a SEA. Ribadisco che stiamo attendendo futuri sviluppi: domani mi sembra vi sarà la presentazione della relazione sul lavoro svolto dalla commissione Riggio riguardante il complesso del problema sicurezza ed anche in quel caso manifesteremo la nostra opinione.

Al di là di questo, dopo l'incidente di Linate, nell'interesse sia del sistema aeroportuale milanese sia di quello aeroportuale italiano, ho promosso una commissione denominata « Valore Sicurezza », presieduta dal rettore del politecnico di Milano e composta dai vari attori aeroportuali: il gestore aeroportuale, l'ENAC, l'ENAV, i vigili del fuoco, i rappresentanti degli utenti, le ASL, le organizzazioni sindacali dei piloti, l'Assaeroporti, la prefettura, l'IBAR, la regione, la provincia ed il comune di Milano.

L'obiettivo è di far emergere i problemi concreti e di cercare soluzioni per evitare gli scaricabarile. A mio parere, infatti, anche coloro che gestiscono i servizi commerciali negli aeroporti hanno le loro esigenze, per cui è preferibile incontrarsi e risolvere i problemi.

Non vogliamo sostituirci o sovrapporci a nessuno; vogliamo essere, invece, un aiuto ed uno stimolo per il Governo ed il Parlamento italiano per risolvere i problemi. La *task force* ha già focalizzato alcuni temi su cui lavorare, quali le regole, i controlli, la formazione, l'addestramento e l'adeguamento tecnico delle strutture, confrontando ciò che avviene nel resto del mondo ed, in particolare, negli altri paesi europei, per favorire una maggiore integrazione tra le norme di tutti gli operatori aeroportuali e, più specificatamente, la sicurezza in generale.

Abbiamo già prodotto alcuni documenti e consideriamo che nel giro di qualche mese si potrà arrivare ad una soluzione. I documenti sono disponibili per coloro che vogliono informarsi e, se vi fossero richieste, potremmo fornirvi tali informazioni.

La situazione attuale deve essere migliorata, perché in nessuna attività ognuno può dire di avere la sicurezza al 100 per cento, ma credo che vi possano essere spazi di miglioramento. Comunque, ritengo che se si fossero seguite le regole esistenti, probabilmente l'incidente di Linate - lo dico con un senso di rabbia molto forte - non sarebbe accaduto, al di là dell'errore umano, che sicuramente ha avuto il suo peso.

PRESIDENTE. Do ora la parola ai colleghi per eventuali domande e richieste di chiarimento.

LUIGI MARTINI. Siamo ormai giunti alla fase finale delle audizioni del Comitato. Certamente molti di noi sono confusi, perché non si riesce a capire come il sistema sia regolato.

I codici, le leggi, le norme sono, attualmente, obsoleti per un sistema che negli ultimi anni si è evoluto in maniera enorme.

Quando accade un incidente, due sono gli attori principali, maggiormente responsabili: il comandante ed il controllore di volo, che si assumono le proprie responsabilità, coscientemente, derogando continuamente alle regole scritte per far funzionare il sistema. Non sarebbe possibile atterrare in un aeroporto di grande densità di traffico, come Fiumicino o Malpensa, se il controllore di volo accettasse un aereo ogni tre minuti o se il comandante non accettasse *clearances* che derogano dalle regole. È chiaro che anche nell'incidente di Linate le responsabilità più gravi sono del controllore di volo e del pilota.

Come deputato e come comandante dell'Alitalia, ritengo che il sistema non possa funzionare con le vecchie regole: qualcuno le dovrà riscrivere e dovrà assegnare responsabilità precise a tutti i

gestori. Altrimenti, prima o poi, i controllori di volo ed i piloti, che sono coloro che pagano il prezzo più alto, in qualche modo lo faranno capire.

Nell'accettare la delega dell'ENAC per gestire una funzione interna all'aeroporto, vi rendete conto di assumervi delle responsabilità, per cui qualche volta derogate alle norme, pur di far funzionare il sistema?

VITTORIO PESSINA. Il presidente Fossa ha aperto la sua relazione parlando di aree con responsabilità sovrapposte.

Relativamente all'incidente di Linate, quali aree hanno presentato tali problematiche? Se, infatti, fossero numerose, sarebbe molto difficile l'accertamento della verità, mentre se fossero poco più di una, la questione sarebbe più semplice.

Sui programmi di adeguamento tecnico della SEA, avevo chiesto, precedentemente, al direttore dell'aeroporto di Linate, dottor Fusco, se la direzione SEA o dell'aeroporto potevano essere in qualche maniera autrici o promotrici della realizzazione dell'impianto radar, dimostratosi abbastanza determinante nella fase specifica.

La SEA poteva intervenire nella richiesta di dotazione del radar di terra, mancante nelle attrezzature aeroportuali?

GIULIO ANTONIO LA STARZA. La relazione del presidente Fossa si somma alle altre presentate, in una sorta di rimpallo delle responsabilità.

L'ENAC stabilisce le regole, la SEA, concessionario totale o parziale, le deve eseguire. In quali casi, allora, le norme prescritte non sono state eseguite? Esiste un rapporto diretto con ENAV sulla segnaletica? Inoltre, la segnaletica appartiene ad ENAC o ad ENAV? Non si capisce, infatti, a quale dei due enti, distinti e separati, debba rispondere la SEA.

Sono cosciente della confusione generata in tale settore, però negli ultimi vent'anni gli aeroplani, a centinaia di migliaia, sono decollati ed atterrati da Linate. Credo perciò che le regole esistano e debbano essere rispettate.

Dobbiamo, quindi, sapere se le regole, dettate per iscritto dagli enti preposti,

siano state rispettate e se il loro mancato rispetto sia stato causa dell'incidente, nel quale caso è necessario conoscerne il responsabile.

La confusione è nata da una errata segnalazione denominata S4, ma non si comprende chi sarebbe dovuto intervenire per evitare l'ingenerarsi dell'errore. Vorremmo avere chiarezza e capire se la SEA ha qualche dubbio sulle regole esistenti.

Comprendo la volontà della SEA, in un momento di incertezza, di fare chiarezza attraverso le sue commissioni, ma se esistono regole certe, ripeto, devono essere rispettate.

ILARIO FLORESTA. Gradirei sapere da lei, che è al di sopra delle parti in quanto gestore degli aeroporti sebbene sottoposto ai dettati di ENAC ed ENAV, quali interventi fondamentali sarebbero necessari nel comparto dell'aviazione civile per un consolidamento della sicurezza. Credo che nella vostra *task force* discuterete di tali problematiche. Se, infatti, si è verificato un incidente come quello di Linate, qualcosa non ha funzionato e vorremmo capirne il motivo. La pregherei perciò di fornirci gli elaborati prodotti dalla vostra *task force*.

Vorrei sapere, inoltre, se è a conoscenza di un telex del 1995 del generale Pugliese, ex responsabile di Civilavia (oggi ENAC), con cui comunicava la cessione della competenza della segnaletica verticale ed orizzontale negli aeroporti ad ENAV, che in un proprio documento sostiene, invece, che la gestione della segnaletica appartiene a SEA e la verifica degli *standard* compete ad ENAC. Sembra, infatti, una banalità, ma una lettera del 1995 può mettere in discussione la competenza sulla segnaletica: chi ne era responsabile? SEA, ENAC, ENAV? Sono le piccole cose che determinano alla fine gli incidenti. La questione delle responsabilità, purtroppo, appare poco chiara e gradiremmo perciò una sua delucidazione in merito.

PRESIDENTE. Devo dire che una volta tanto mi è sembrato di aver sentito alcune parole chiare nella « nebbia » di questi giorni.

Appurata la carenza di comunicazione fra i vari enti preposti alla gestione e alla verifica delle segnalazioni aeroportuali, le chiedo una sua opinione su tale questione.

È sembrato, a proposito, sintomatico l'incontro con il direttore dell'aeroporto di Milano-Linate, dottor Fusco, che non so quale tipo di lavoro faccia. La sensazione avuta è che il direttore dell'aeroporto non sappia ancora, a qualche mese di distanza, l'ora di intervento dei vigili del fuoco; egli nell'occasione non risulta preoccupato, non attiva il meccanismo d'ispezione, previsto dall'articolo 2 della legge istitutiva dell'ENAC, non si pone il problema sulle condizioni della pista con riferimento ulteriore alla segnaletica orizzontale; tant'è che, a supporto della sua posizione, ci fornisce un telex del 1995, inviato dall'allora Civilavia (oggi ENAC) all'ENAV, in cui si devolve la competenza esclusiva della segnaletica orizzontale e verticale degli aeroporti all'ENAV. Da ciò il direttore dell'aeroporto ha desunto, quindi, che la questione non lo riguarda più, venendo così meno anche ad una sua funzione ispettiva.

Visto che chi gestisce non è controllato e chi dovrebbe controllare non lo fa, possiamo immaginare di individuare un unico organismo per svolgere entrambe le funzioni, attraverso regole certe?

Nella sua esperienza quotidiana (suppongo abbastanza tormentata) il suo interlocutore naturale penso sia il direttore dell'aeroporto: quale tipo di rapporto ha con lui? Esiste un rapporto quotidiano per la soluzione dei problemi?

Ogni volta che è necessario intervenire con una macchina in pista, lei ha affermato di aver bisogno di una autorizzazione: suppongo che il direttore dell'aeroporto, dipendente ENAC, non ne abbia bisogno. Oppure anche lui deve chiederla, magari all'ENAV? Nel suo rapporto quotidiano riesce a trovare un processo di sintesi, con il quale, giorno dopo giorno, ciò che è problematico nella gestione aeroportuale trova qualche soluzione, oppure è bloccato dalla burocrazia?

La segnalazione S4, posta sulla pista di rullaggio, dove il velivolo in questione non

doveva essere, e che secondo l'ENAC non appartiene alle sue competenze (dall'ENAV si attende una risposta per domani), rappresentava l'unico segnale per contraddistinguere la pista. La torre di controllo fa chiaramente comprendere, rimanendo perplessa, di non saperne nulla e chiede al pilota di ripeterle la segnalazione per sapere se ha ben compreso la prima volta.

Lei sapeva che lì c'era l'S4? Essendo vostre le competenze per le manutenzioni ordinarie, è possibile che in un ipotetico giro compiuto da un suo dipendente, accorgendosi di tale anomalia, non sia venuto in mente a nessuno di cancellarla o di toglierla per evitare un eventuale errore di manovra?

Mi sembra positivo che lei abbia sentito l'esigenza (è la prima volta che lo sento affermare) di organizzare una *task force*, che parzialmente o localmente possa risolvere un determinato problema.

La inviterei ad inviarci i risultati dei vostri studi, usufruendo magari anche del lavoro di chi, come il professor De Maio, da lei citato, si è già interessato a tali aspetti. Sarebbe interessante ottenere tale contributo, anche se in maniera informale, in quanto sarà certamente utile per agevolare una migliore comprensione della situazione.

EUGENIO DUCA. Nel ringraziare il dottor Fossa per essere intervenuto a questa audizione, ritengo che egli abbia chiarito alcuni dubbi - peraltro ormai risolti dalla relazione dell'ENAC - in merito alla titolarità della manutenzione ed in qualche caso anche della iniziale predisposizione della segnaletica, che rientrerebbe nella competenza specifica della SEA SpA sia per l'aeroporto di Malpensa sia per lo scalo di Linate. Ascoltando i rappresentanti dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, abbiamo appreso che, per quanto riguarda l'area di Milano, si erano già manifestati livelli di attenzione con riferimento sia ad un mancato incidente nello scalo di Malpensa sia a due sopralluoghi, svoltisi il 13 ed 21 agosto 2001, da un apposito gruppo di lavoro preposto alla

verifica degli *standard* di sicurezza. Risulta, altresì, che il 4 settembre scorso l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo abbia emanato un primo messaggio di allerta al quale l'ENAC ha dato seguito il 6 settembre interessando l'ENAV; alla luce di ciò, la prima domanda che vorrei rivolgerle è se la SEA abbia appreso di questo primo messaggio di allerta proprio in riferimento allo stato della segnaletica orizzontale e verticale sulle aree di manovra di tutti gli aeroporti, compresi quelli, tra cui Milano Linate, ove la titolarità patrimoniale degli impianti è controversa. Mi pare infatti che anche lei abbia confermato l'esistenza di tale controversia in merito alla titolarità degli impianti. Successivamente, il 10 ottobre 2001 - quindi dopo l'incidente - è stato emesso un secondo messaggio di allerta da parte dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo nel quale si denuncia « la non conformità della segnaletica della via di rullaggio R6 dell'aeroporto di Milano Linate con gli standard previsti dalla normativa ICAO ». Anche in questo caso le chiedo se la SEA sia stata informata.

Per quanto riguarda invece gli obblighi e le responsabilità, non interessa tanto la lettera tra ENAC ed ENAV del 1995 ma, piuttosto, quanto contenuto nella convenzione tra la SEA e l'allora Aviazione civile, oggi ENAC, con la quale si stabiliscono determinati compiti ed in particolare si individuano, tra gli obblighi della SEA, la manutenzione delle piste e dei piazzali di movimento nonché dei segnali diurni e notturni strettamente attinenti alla sicurezza, da eseguirsi con la scrupolosità necessaria onde assicurare la costante e perfetta efficienza, prevedendo, altresì, che le manutenzioni generali debbano essere eseguite in modo da garantire la perfetta efficienza di tutti gli immobili, gli impianti e le varie installazioni. Questo riguarda anche i rapporti contrattuali tra la SEA e l'ATA nella parte riferita ai cosiddetti 11 mila metri quadri. In particolare, all'articolo 4 del disciplinare della convenzione si stabilisce che il piazzale di 11 mila metri quadri, indicato come zona ovest, sarà ridisegnato da SEA - operatore aeropor-

tuale — che provvederà ad apporvi la segnaletica prevista dall'attuale normativa ICAO al fine di ricavarne 6 piazzole per aeromobili di terzo livello, di cui due utilizzabili anche per aeromobili fino ai Boeing 737. SEA provvederà altresì a tracciare la segnaletica in entrata ed in uscita in modo tale che la circolazione preveda l'utilizzo per aerei in atterraggio del raccordo 6 (R6) e per gli aerei in partenza del raccordo 5 (R5). Tutti gli interventi di manutenzione intesi ad assicurare l'operatività del piazzale nonché delle vie di raccordo sono effettuati a carico della SEA.

Quindi, da un lato SEA si fa carico di questi obblighi, dall'altro giunge un messaggio di allerta in cui si segnala la mancanza di conformità con la normativa ICAO. Si sono manifestati quindi — e si tratterà poi di capire perché — dei mancati adeguamenti rispetto agli obblighi. Tralasciando il « rito » S4, che in qualche modo è anche connesso, volevo ora rivolgerle alcune domande. A lei risulta che a Linate, per i piccoli aerei, si seguisse la prassi di utilizzare la scorciatoia della rampa a sud anziché a nord? Lei è a conoscenza di quali siano stati i tempi di intervento da parte delle strutture di soccorso dopo il verificarsi dell'impatto? In particolare, le chiedo se sia venuto a conoscenza in seguito di quanto tempo sia trascorso dal momento dell'impatto all'attivazione del piano di intervento dei soccorsi nella zona dell'incidente.

GIORGIO FOSSA, *Presidente della SEA SpA*. In merito a quanto affermato dall'onorevole Martini, convengo che, se si rispettassero tutte le norme, probabilmente vi sarebbe un eccessivo ritardo su tutte le procedure. Però lei mi insegna che è buona regola che in situazioni di particolare bassa visibilità, come nella mattina dell'8 ottobre, forse sarebbe stato il caso di seguire tali procedure nel complesso. Lei sa che esiste una normativa che stabilisce che in quelle condizioni di visibilità si può muovere un aeromobile alla volta: se così fosse accaduto non si sarebbe verificato l'incidente...

LUIGI MARTINI. Ed il quinto partiva la sera...!

ILARIO FLORESTA. Ma quelle persone non sarebbero morte!

GIORGIO FOSSA, *Presidente della SEA SpA*. Comunque questa è la situazione.

Inoltre, lei sa che, per raggiungere la pista percorrendo il percorso corretto, un aeromobile che si muove dal piazzale dell'aviazione generale impiega tra i 15 ed i 18 minuti circa mentre percorrendo l'altra strada credo si impieghino solo cinque minuti. A mio avviso, il buon senso avrebbe dovuto portare qualcuno ad accorgersi di questa situazione.

Altro aspetto: lei sa che se si ha la patente si guida la macchina, senza la patente invece non si dovrebbe guidare. L'aeromobile partito da Bonn quella mattina non era abilitato ad atterrare, e neppure a decollare, in quelle condizioni di visibilità ed il pilota ed il copilota non avevano la licenza per viaggiare in quelle condizioni di visibilità, né in atterraggio né in partenza.

ILARIO FLORESTA. Ed infatti il risultato è questo!

GIORGIO FOSSA, *Presidente della SEA SpA*. Se si fossero rispettate almeno queste quattro norme, probabilmente tutte quelle persone non avrebbero perso la vita. Queste sono le regole del gioco! Ed inoltre in tutto ciò il gestore aeroportuale non viene coinvolto per nulla.

Lei dice che il sistema con le vecchie regole non può funzionare: è chiaro. Un sistema che si è evoluto ed ha avuto una crescita così forte come quella del trasporto aereo ha bisogno di regole nuove. Certo, noi sappiamo che dobbiamo assumerci delle responsabilità e sappiamo anche che vi sono dei punti di sovrapposizione. Sappiamo che vi è una direzione aeroporto che, a mio giudizio, ha il compito dei controlli e vi è un apparato — l'ENAV — che ha il ruolo di stabilire le procedure; poi è chiaro che vi sono dei punti dove è assolutamente necessario il

coinvolgimento di entrambi perché, come ho ricordato, se le procedure che stabilisce l'ENAV devono servire a qualcosa è chiaro che poi l'ENAV deve avere in merito non dico l'ultima parola, ma quanto meno l'ultima parola in « condominio » con l'altro controllore. Anche su questo aspetto, come sugli altri punti, ho della documentazione che posso tranquillamente fornirvi.

Vi sono molti esempi di quanto affermato poc'anzi, l'ultimo risale a questa mattina e riguarda proprio la via di rullaggio interessata dall'incidente, che è stata giustamente chiusa per permettere lo svolgersi delle indagini; oggi non vi è più motivo per tenerla chiusa, va riaperta ed ovviamente ciò va fatto nella direzione di marcia già prevista prima.

Stamani ci giunge, quindi, una comunicazione da parte di ENAC - con data 15 gennaio - relativa alla segnaletica del raccordo R6 in condizioni di bassa visibilità che, per quanto riguarda gli aiuti visuali, sia impianti AVL sia impianti di segnaletica orizzontale e verticale, è affidata per legge ad ENAV che provvede direttamente alla realizzazione e gestione degli stessi sugli aeroporti ove ha titolarità dei beni.

Discorso diverso riguarda Linate, al punto 2 di questa nota si dice, infatti, che sugli aeroporti ove è controverso l'aspetto patrimoniale, come nel caso degli scali milanesi di Linate e Malpensa, il gestore realizza gli impianti ed ENAV provvede ai controlli di tipo documentale ed ispettivo, ed in tal senso, da sempre, la predetta società ha adottato tale procedura. Tutto questo perché viene fatto? Perché noi, da diversi mesi ormai, abbiamo chiesto se, per effetto di alcuni adeguamenti, concordati a Linate tra la direzione aeroportuale (non so se nello specifico si tratti del dottor Fusco o di qualcuno dei suoi collaboratori), ENAV e SEA, si sia stabilito di installare alcuni tipi di cartelli. Da quel giorno siamo in attesa di una risposta. E siccome abbiamo richiesto tale risposta, l'ENAC, forse per un problema di coscienza (perché secondo me non è suo compito), ci risponde che, in mancanza di

una risposta da parte dell'ENAV, il Dipartimento sicurezza di ENAC con nota n.4896 del 18 dicembre 2001 ha condiviso il progetto di SEA per l'integrazione del sistema direzionale di Milano, ha richiesto ad ENAV di esprimersi con urgenza entro cinque giorni, ha autorizzato, per senso di responsabilità, ed a prescindere dalle competenze, l'esecuzione dei lavori in mancanza del richiesto pronunciamento da parte di ENAV. Il Dipartimento sicurezza, con un ulteriore nota del 9 gennaio 2002 (indirizzata sia alla SEA sia all'ENAV), ha informato sia il super ispettore generale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il dottor Fornasiero, sia il direttore generale di ENAC, e l'autorità ha confermato l'autorizzazione all'esecuzione dei lavori per motivi di urgenza. Questo è il motivo per cui bisogna avere il consenso espresso di entrambi gli enti.

Quanto alle affermazioni dal senatore Pessina in tema di sovrapposizione di responsabilità nell'incidente di Linate, affermo che, a mio giudizio, nello specifico incidente non rilevo una tale sovrapposizione di responsabilità. Vi sono invece, a mio avviso, alcune problematiche che dipendono ovviamente dall'errore umano del pilota; non so poi se la torre abbia avuto problemi di cattiva ricezione della voce. Questo aspetto lo appurerà il magistrato, io cito solo i fatti, come, ad esempio, quelli in merito al segnale S4, in ordine al quale esistono documenti esemplificativi. Vi è un ordine dell'allora direttore aeroportuale Passeretti, il quale stabilisce che, secondo un'indicazione di ENAV, bisognava apporre i segnali S2, S3, S4 e S5 a protezione della pista riservata agli aerei più piccoli (la pista cosiddetta turistica), che si trova più o meno a metà strada tra il piazzale riservato all'aviazione generale della pista di decollo. È un documento che magari poi vi potrò fornire...

PRESIDENTE. Risale, per caso, al marzo del 1996?

GIORGIO FOSSA, *Presidente della SEA SpA*. Sì, mi sembra che la data sia quella.

Si è parlato inoltre di un adeguamento tecnico per SEA, anche in materia di

radar. Posso dire che SEA fa tutto ciò che serve per migliorare la situazione negli ambiti di sua responsabilità. La società, in una riunione del consiglio di amministrazione del 12 o 13 settembre scorso, ha deciso di far partire un investimento - sul quale ignora se alla fine recupererà, e quando, i fondi - in materia di sicurezza come, ad esempio, per misure antiterrorismo. È un intervento che SEA, a prescindere da tutto, esegue comunque sulle proprie spalle. I radar, invece, sono di proprietà dell'ENAV, sono gestiti dalla stessa ENAV e non ci è mai stato comunicato che il radar fosse stato disattivato. Esiste tutta una serie di NOTAM (li abbiamo in quanto abbonati, come tutti i gestori aeroportuali, ad un bollettino che li contiene tutti) nei quali, in varie occasioni, si afferma che il radar è fermo una volta per tre giorni, un'altra per 4 ed ancora per una settimana, ma ufficialmente a me non risulta che sia mai stato comunicato che il radar fosse disattivato. Ognuno fa il suo mestiere! Ma certo questo è complicato!

Non bisogna dimenticare che il radar serve per facilitare ed accelerare i lavori; certo, se ci fosse stato il radar in funzione avrebbe rappresentato un elemento in più ma il problema è che quella mattina non si sono rispettate le regole del gioco. È vero quanto affermato prima dall'onorevole Martini - che è stato anche comandante - ma è anche vero che forse in giornate particolarmente difficili atmosfericamente si debba prestare una maggiore attenzione.

Apro una piccola parentesi relativa allo scalo di Malpensa, dove vi è un radar che si trova in fase sperimentale ormai da più di un anno; quando, in occasione dell'incursione in pista, un pilota come quello dell'*Egypt Air* afferma di aver sbagliato, si assume chiaramente le proprie responsabilità, al di là della considerazione che ciò non sarebbe servito a niente nel caso di un incidente. Vorrei precisare che normalmente tale radar serve in condizioni di visibilità inferiori ai 550 metri e quella mattina, intorno all'11 o 12 di agosto, mi

sembra ci fossero 5 o 10 mila metri di visibilità! Non si deve quindi fare di ogni erba un fascio.

Un commissario poc'anzi elencava una serie di normative e di interventi. Attenzione! La SEA SpA i cartelli li installa e li toglie a seconda delle indicazioni che riceve. Noi le piste non le gestiamo; sia chiaro! Se ci viene comunicato che è necessario installare un cartello in un determinato posto, noi provvediamo e spetta a noi la successiva manutenzione, ma non ci spetta decidere se vada bene o meno. I cartelli che vi sono normalmente seguono la normativa ICAO, lo stesso dicasi per le scritte. Ciò deve essere molto chiaro. Ieri *Il Giorno* riportava alcune affermazioni di rappresentanti dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo riguardanti la SEA SpA. Questa mattina, lo stesso giornale scrive che, in questo valzer di interventi, suggerimenti ed iniziative, l'unica che non c'entra è la SEA SpA; non tocca ad essa stabilire come e dove debbano essere posti i cartelli in pista o dove segnalare le strisce. SEA SpA si limita ad ubbidire ad ordini di ENAV o di ENAC. Lo stesso vertice (conclude il giornale) di SEA SpA ha più volte sottolineato che la movimentazione degli aerei non è di sua competenza: ad essa spettano, invece, le competenze in materia di passeggeri e merci. Però, ogni volta che cade una foglia di traverso, tutti sparano su SEA anche quando, come nel caso della mancata collisione di agosto a Malpensa, questa non ha alcuna responsabilità. Ci affidino altrimenti tutti gli incarichi (come può darsi concluda la commissione Riggio), ma sarebbe un lavoro complicato, si dovrebbe andare a valutare, da qualche anno a questa parte, il lavoro di molti. Sicuramente vi saranno i bravissimi ed, evidentemente, i meno bravi. Ma sapremmo almeno così che la responsabilità sarebbe unica. Non so se sarebbe conveniente, però, compiere un tale strappo all'improvviso. Potremmo magari cominciare affidando il settore terra ad uno e lasciare la parte relativa al volo ad un altro, compiere cioè un passo alla volta.

Questo è un rischio caratteristico del nostro paese: prima non si fa niente poi improvvisamente si desidera diventare primi della classe. Ad esempio, si stabiliscono in dieci secondi i tempi per l'allarme per le lampadine guaste quando si tratta, invece, di un chiaro e palese errore di traduzione: non sta scritto in nessun testo, infatti, e non vi è quasi nessun aeroporto nel mondo che presenti una tale caratteristica. Da noi, ad esempio, è dal 1990 che tale termine è fissato in un minuto e mezzo; lo scalo londinese di Heathrow, che da solo presenta un traffico pari a quello di tutti gli aeroporti italiani messi insieme, non lo ha nemmeno; lo scalo di Francoforte, che è molto grande, presenta solo una pista su 3 con quelle caratteristiche. Pertanto spenderemo, tra tutti gli aeroporti italiani, qualche decina di miliardi per poi probabilmente scoprire che non serviva a niente. Noi abbiamo, infatti, un sistema che individua ogni lampadina che si brucia e non che comunica che il 95 per cento delle lampadine è funzionante: il nostro sistema (installato non grazie a me, ma ai miei predecessori, dai quali è stato voluto nel 1990 e modificato nel 1996: di ciò gli va dato atto) anche quando il 99,9 per cento delle lampadine è funzionante ci informa che, ad esempio, la lampadina n.27 della tal zona dell'aeroporto si è bruciata.

La torre di controllo stabilisce se è possibile intervenire subito o dopo tre ore; per cambiare una sola lampadina non mi permettono di operare immediatamente, ma qualcuno mi fa spendere 10 miliardi per un servizio che svolgo dopo tre ore...

Non esiste un comandante, anche nella nostra commissione, che abbia detto che si tratta di una questione da risolvere; tuttavia, bisogna attrezzarsi, sperperando decine di miliardi, che invece potrebbero essere impiegati per allestire diversi sistemi di sicurezza: è un esempio di sovrapposizione; comunque, il radar di terra è utile per accelerare gli interventi.

Quella mattina qualcosa non è stato rispettato; a mio giudizio, certe decisioni spettano ad alcuni, altre a qualcun altro.

Dopo l'incidente di Linate i tassisti chiedevano delle vie di fuga, che in 48 ore abbiamo realizzato; successivamente hanno richiesto di essere spostati in un'altra zona, che abbiamo individuato insieme ai vigili di Milano e di Segrate.

I tassisti, naturalmente, sono fuori della sede aeroportuale, ma ho dovuto, comunque, richiedere l'autorizzazione al direttore dell'aeroporto: è la normativa che lo prevede ed essa non dipende dal gestore aeroportuale. Non l'avete approvata neanche voi, ma qualcuno che c'era prima di voi.

Abbiamo subito qualche miliardo di danni, ad esempio, per attendere l'autorizzazione ENAC o ENAV che stabilisse il colore dei piloni delle torri pubblicitarie fuori la sede aeroportuale di Malpensa.

GIULIO ANTONIO LA STARZA. È il rispetto delle regole.

GIORGIO FOSSA. *Presidente della SEA SpA.* Essendo fuori dalla sede aeroportuale, ho chiesto il permesso alla regione Lombardia. Non credo che a Londra, Francoforte, Parigi o Madrid esistano tali regole.

LUIGI MURATORI. Il Presidente, giustamente, ha riproposto la questione della segnalazione S4. Chiedo di conoscere la sua opinione su una riunione avvenuta nel marzo del 1996, relativamente al problema.

GIORGIO FOSSA. *Presidente della SEA SpA.* L'onorevole Floresta domandava di conoscere gli interventi ritenuti necessari. Le compagnie di gestione aeroportuale si assumeranno, probabilmente, grandi rischi, ma è necessario un intervento di « disboscamiento ». Stabilire quanto potere concedere all'ENAC o all'ENAV, non è un mio compito.

Tre enti generano troppe sovrapposizioni ed è necessario determinare bene i loro compiti. Il ruolo del gestore, attualmente, è conosciuto, ma nei due più importanti aeroporti d'Europa, quelli di Londra e Parigi, esistono responsabilità

diverse. Spero che, prossimamente, si possa passare dalla nostra situazione alla loro e, in breve tempo, sviluppare un piano per ottenere un certo avvicinamento. In tal modo, si conosceranno le precise responsabilità di ognuno; dopodiché, il gestore aeroportuale, o chi per esso, deciderà di chiedere in cambio una ovvia maggiore libertà di decisione.

Sul telex del 1995, affermo che ENAC ed ENAV hanno scritto diverse volte in più documenti per il Ministero dei trasporti che la segnaletica delle aree di manovra aeroportuali è di stretta competenza ENAV: la nostra società è responsabile solo della manutenzione.

Sulla segnalazione S4, in un documento inviato all'ENAV, al CRAV, al CAV, alla SEA, all'Alitalia e alla Sabena (il suo responsabile di Linate era allora rappresentante di tutte le compagnie) si parla di una riunione avvenuta nel 1996 per motivi collegati ad incrementi di traffico, dove l'ufficio operazioni del CRAV di Linate, cioè ENAV, aveva evidenziato la necessità di effettuare, tra gli altri, i seguenti interventi: la realizzazione della segnaletica ICAO in determinati punti, indicati nella piantina allegata, e contrassegnati da segnali di STOP.

Successivamente, abbiamo realizzato le segnalazioni STOP 4, STOP 5, STOP 1 e 2, a nord ed a sud, a cavallo della pista turistica. Tali segnalazioni non si trovano sulla *jeppesen*, che è la cartina in dotazione ai piloti, poiché non sono sulla cartina dell'AIP, in quanto considerati segnali minori.

Sapevo dell'esistenza di una segnalazione del genere in quel posto, ma non posso sapere se gli uomini della torre di controllo ne fossero a conoscenza.

ILARIO FLORESTA. Forse, neanche il pilota.

GIORGIO FOSSA. *Presidente della SEA SpA*. Le segnalazioni non sono indicate nella cartina *jeppesen*. Ovviamente, la cartina non è aggiornata quotidianamente.

GIULIO ANTONIO LA STARZA. La fanno ogni 48 ore.

GIORGIO FOSSA. *Presidente della SEA SpA*. Comunque, non sta al gestore aeroportuale dare le segnalazioni della cartina *jeppesen*.

GIULIO ANTONIO LA STARZA. Spetta all'ENAC.

GIORGIO FOSSA. *Presidente della SEA SpA*. Mi dicono che sia ripresa dalla carta AIP Italia. Comunque faccio già una grossa fatica a fare il mio lavoro, figuriamoci se posso fare anche quello degli altri.

GIULIO ANTONIO LA STARZA. Purtroppo, sono tali imprecisioni a determinare gli incidenti.

GIORGIO FOSSA. *Presidente della SEA SpA*. È quanto so per la segnalazione S 4.

EUGENIO DUCA. Mi scusi, lei sostiene che la segnalazione S4 non era neanche nella cartella in dotazione ai controllori di volo?

GIORGIO FOSSA. *Presidente della SEA SpA*. No, un momento.

EUGENIO DUCA. Oppure al pilota?

GIORGIO FOSSA. *Presidente della SEA SpA*. Il pilota ha in dotazione la cartina *jeppesen*, che non riporta la segnalazione, non essendo neanche nella cartina AIP Italia, che è a sua volta la base per la *jeppesen*.

GIULIO ANTONIO LA STARZA. Esiste una confusione di base. L'AIP è un documento ufficiale, redatto a cura dell'ENAC, non viene aggiornato ogni 48 ore e la *jeppesen* è una cartina efficiente in dotazione al pilota, aggiornata ogni 48 ore. Il pilota non sapeva di tale segnalazione in quanto la sua cartina non riportava tale sigla.

Vogliamo sapere, quindi, chi ha omesso di significare la segnalazione S4. Sicuramente, non è un problema della SEA.

GIORGIO FOSSA. *Presidente della SEA SpA.* A noi si ordina la realizzazione delle segnalazioni segnalate in cartina e basta; dopodiché, le verificano e si stabilisce se tutto è a posto.

GIULIO ANTONIO LA STARZA. Il Comitato vuole sapere chi non si è attenuto alle norme ed ha provocato confusione nel controllore di volo e nel pilota, determinando l'incidente. Alcuni piccoli errori in aeronautica, provocano gli incidenti: per il futuro, sarebbe meglio evitarli, codificando norme precise.

Volevo sapere se lei dialoga direttamente con ENAV o lo fa invece attraverso ENAC? Il suo rapporto disciplinare lo lega all'ENAC e non all'ENAV, in quanto ha un rapporto amministrativo con l'ENAC.

GIORGIO FOSSA. *Presidente della SEA SpA.* Certamente.

GIULIO ANTONIO LA STARZA. Chi la delega a dialogare con ENAV?

GIORGIO FOSSA. *Presidente della SEA SpA.* Lo faccio perché l'ENAC è il delegato del Ministero dei trasporti per i rapporti con i gestori.

GIULIO ANTONIO LA STARZA. Chiedo scusa, c'è una mia incomprensione: lei dialoga con l'ENAC o con l'ENAV? Il suo rapporto amministrativo è con ENAC. L'ENAV è, diversamente, una società per azioni.

GIORGIO FOSSA. *Presidente della SEA SpA.* Io tratto con ENAC.

GIULIO ANTONIO LA STARZA. Nella sua precedente esposizione ha affermato di avere rapporti anche con ENAV.

GIORGIO FOSSA. *Presidente della SEA SpA.* Durante le esecuzioni tecniche, i rapporti con i controllori di volo sono tenuti dai miei addetti. Con ENAV ho rapporti solo in occasione della firma del contratto: per le questioni tecniche, ci sono i tecnici.

Le decisioni importanti, come le modifiche riguardanti le piste od altro, sono adottate in incontri che, normalmente, avvengono sotto la direzione del direttore dell'aeroporto, con la partecipazione di rappresentanti di ENAC, ENAV e del gestore aeroportuale.

GIULIO ANTONIO LA STARZA. Ma non è così. Comunque, il magistrato, quando si giungerà al termine dell'indagine, incriminerà qualcuno, determinandone le responsabilità. Nel frattempo, vogliamo cercare di dare un utile suggerimento per il futuro della nostra aviazione civile.

GIORGIO FOSSA. *Presidente della SEA SpA.* Si potrebbe scegliere di individuare un ente più forte, affinché sia chiaramente responsabile al 100 per cento, oppure optare per la scelta di tipo inglese, dove esiste una *Authority* aeroportuale che è responsabile solo da un determinato ambito in poi. Tre enti sono troppi e causano sovrapposizioni, che possono determinare alcuni inconvenienti, a prescindere dall'incidente di Linate.

Per quanto riguarda la segnalazione visiva, sia verticale sia orizzontale, il direttore aeroportuale è sostanzialmente il responsabile in coabitazione con ENAV, che è l'ente competente, sebbene lo stesso possa dire anche l'ultima parola.

Pur non essendone certo, credo che anche il direttore aeroportuale per entrare sulle piste debba chiedere l'autorizzazione alla torre di controllo. Il mio rapporto con il direttore aeroportuale non è continuo, diversamente dai miei tecnici. Abbiamo, sicuramente, momenti in cui i rapporti sono maggiormente tesi.

Dopo l'incursione dell'aereo della *Egypt Air*, si era stabilito di costituire una commissione, gestita dal direttore aeroportuale di Malpensa, insieme ai rappresentanti di ENAC, ENAV, SEA, e, correttamente, seppure non obbligatoriamente, a quelli dei piloti, per cercare di attuare le cosiddette segnalazioni « a prova di stupido ».

ILARIO FLORESTA. Mi scusi, perché non è stata investita anche l'Agenzia per la sicurezza del volo?

MARCO ALBERTI, *Consulente della SEA SpA*. Ha altri compiti.

GIORGIO FOSSA, *Presidente della SEA SpA*. La commissione si occupava di apportare alcune correzioni ed insieme abbiamo cominciato i lavori. Dopo l'incidente di Linate, tutto è stato bloccato. Nessuno dava più le autorizzazioni per procedere, in attesa delle formali risposte burocratiche. Alcuni lavori sono rimasti incompiuti e, per spirito di responsabilità, altri sono stati completati. L'incidente di Linate ha rallentato tutto, poiché ognuno vuole avere le autorizzazioni formali prima di procedere.

La società SEA ha compiti di manutenzione, non decidiamo noi che cosa fare.

Tutti i messaggi di allerta riferiti a noi sicuramente ci pervengono; i nostri uffici competenti li seguono e poi, successivamente, si agisce; per Malpensa abbiamo provveduto per quanto possibile però - ripeto - per il tipo, la quantità dei cartelli, eccetera, siamo solo esecutori. Aggiungo, inoltre, che eseguiamo normalmente la manutenzione.

Per i rapporti tra SEA ed ATA e quant'altro, sottolineo che sono rapporti preesistenti; più precisamente ad un certo momento SEA, se non ricordo male nel 1996 - ma posso consultare i documenti - ha concesso sostanzialmente il piazzale in gestione ad ATA. Dopo qualche anno, in seguito ad un incremento del traffico, SEA ha dovuto riprendersi una piccola parte di questo piazzale incaricandosi di compiere i necessari lavori. Poi, nel 1998, con l'entrata in attività di Malpensa, SEA ha restituito ad ATA gli spazi comunicando che ritornavano in vigore le regole preesistenti che prevedevano determinati compiti. Pertanto SEA, sulla zona in questione, ha sempre tracciato, negli ultimi anni, solo la cosiddetta *central line* che è chiaramente visibile. Per quanto riguarda la prassi in uso sui raccordi R5 ed R6, premetto che non sono un grande fre-

quentatore dei voli privati; mi risulta, però, che su autorizzazione della torre di controllo i piloti potessero percorrere un percorso che non rientra nella norma - come è stato ricordato poc'anzi in un altro intervento - in deroga...

GIULIO ANTONIO LA STARZA. Non è una deroga! È previsto...

GIUSEPPE MASSIMO FERRO. Ma non in condizioni meteorologiche di quel genere!

GIORGIO FOSSA, *Presidente della SEA SpA*. A me risulta che per poter utilizzare quel raccordo si debba chiedere l'autorizzazione...

GIULIO ANTONIO LA STARZA. Sono trent'anni che il raccordo sud si utilizza così; l'ATA è il settore riservato agli aerei privati e sono trent'anni che si attraversa la pista, ovviamente, in condizioni di buona visibilità e con l'autorizzazione della torre di controllo.

GIORGIO FOSSA, *Presidente della SEA SpA*. Stiamo dicendo la stessa cosa...

GIULIO ANTONIO LA STARZA. Ma non siamo al di fuori delle norme! Siamo all'interno delle regole...

GIORGIO FOSSA, *Presidente della SEA SpA*. No! La regola di base dice che quel raccordo serve solo in uscita dalla pista principale. Poi, normalmente, in condizioni di bel tempo, mi risulta che i piloti chiedano l'autorizzazione e se la torre la concede allora passano; altrimenti no. Questo è quanto mi risulta.

PAOLO BRUTTI. Non volo più!

GIORGIO FOSSA, *Presidente della SEA SpA*. Allora la invito a leggere un articolo di un quotidiano di questa mattina dove si legge che - nonostante la situazione purtroppo creatasi - anche nel 2001 il trasporto aereo è stato il settore dei trasporti

dove, in proporzione, si sono avute, comunque, meno vittime dovute ad incidenti.

Per quanto riguarda i tempi di reazione dei soccorsi, preciso che sono giunto all'aeroporto intorno alle 8 e 40, avendo dovuto percorrere a piedi tutto viale Forlanini in quanto la strada era bloccata. Quando sono giunto sul luogo, quindi circa 20 o 30 minuti dopo l'incidente, l'incendio era già del tutto estinto; devo presumere, pertanto, che i vigili del fuoco si trovassero lì già da un po' ma non posso precisare da quanto. In questo caso la mia personale ricostruzione - anche in seguito alle voci - è che i vigili del fuoco, nel momento in cui sono stati allertati, sono intervenuti immediatamente. Se poi chi doveva premere il pulsante lo abbia fatto dopo un minuto, dopo cinque o quant'altro non so; sappiamo però, per averlo letto sui giornali, che anche a causa della scarsa visibilità non si sono accorti immediatamente dell'incidente: se non sbaglio è stato un pilota a dare il primo allarme in seguito al quale è stata, poi, bloccata la pista. Questo è quanto posso affermare, e cioè che dopo circa una ventina di minuti, quando sono giunto sul posto, l'incendio era già spento.

EUGENIO DUCA. Mi scusi, ma mi sembra che ad una domanda che le avevo rivolto non abbia dato risposta. In particolare, le avevo chiesto precisazioni in merito alla ricezione del secondo messaggio di allerta nel quale l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo dichiara la non conformità della segnaletica della via di rullaggio R6 dell'aeroporto di Milano Linate con gli standard previsti dalla normativa ICAO. Le chiedo se a seguito di questo messaggio abbiate compiuto degli adeguamenti.

GIORGIO FOSSA, *Presidente della SEA SpA*. Non ricordo le date precise ma mi sembra lei abbia affermato che questo secondo messaggio sia del 10 ottobre 2001, due giorni dopo l'incidente, ossia quando tutto, in quel settore, era già stato posto sotto sequestro; essendo stato chiuso il raccordo R6 tramite dei « cinesini », cavalletti o quant'altro (com'è tuttora), tale

problema non esisteva più; anche perché prima di andare ad intervenire in un settore bisogna capire bene di chi siano le competenze. Inoltre, ripeto, attualmente il pericolo non esiste più.

EUGENIO DUCA. Forse non ho formulato bene la domanda. Si afferma, due giorni dopo l'incidente, che in quel punto non si rispettavano gli standard previsti dalla normativa ICAO. Prima nessuno aveva mai segnalato questa situazione?

GIORGIO FOSSA, *Presidente della SEA SpA*. No.

EUGENIO DUCA. E il comitato per la sicurezza?

GIORGIO FOSSA, *Presidente della SEA SpA*. No.

EUGENIO DUCA. Quindi è dal 1996 che...

GIORGIO FOSSA, *Presidente della SEA SpA*. Ricopro questo incarico dal 1999 e gli enti preposti, quindi il direttore aeroportuale o l'ENAV, non hanno mai fornito segnalazioni in tal senso. Le ultime documentazioni di cui siamo in possesso indicano che nell'aeroporto è tutto a posto. Se poi volete saperne di più chiedete al prefetto di Milano chiarimenti su una riunione alla quale parteciparono rappresentanti della SEA, dell'ENAV, dell'ENAC, dei vigili del fuoco e dell'Aeronautica militare, durante la quale, alla domanda se vi fosse qualcosa che non funzionava, questi signori - non noi - risposero che tutto era a posto.

Vi è poi anche chi dice che non esiste l'obbligo di rispettare le dimensioni previste dall'ICAO per i piazzali dell'aviazione generale. Non lo posso giurare ma c'è chi afferma anche questo! Parrebbe che la normativa ICAO riguardi solo l'aviazione civile.

LUIGI MARTINI. È così!

GIORGIO FOSSA, *Presidente della SEA SpA*. Se così è abbiamo un'altra conferma di taluni aspetti. Comunque la biforcazione in quel punto è ben visibile, anche perché - e diamo per scontato che vi possa essere stata confusione su quel punto - ad un certo momento la linea si interrompe. Tutti i piloti confermano che il fatto che si interrompa una linea vuol dire che si è fuori da una strada normale. Qualche televisione locale - un po' per colore un po' per scarsa competenza - andando a far delle riprese ha evidenziato come i segnali non fossero stati cancellati correttamente: sempre gli esperti mi dicono che, in aeronautica, in questi casi non si decolora mai ma si passa una mano di asfalto proprio per evidenziare che vi è qualcosa che non si deve fare. Pertanto si deve tener conto anche di queste segnalazioni. È vero il discorso fatto per il segnale S4 ma è vero anche che vi era una *stop bar* a luci sempre accese che l'aereo ha superato; ed è vero che dopo quella *stop bar* le luci da verdi diventano verdi e gialle, il che significa che ci si sta avvicinando ad una pista funzionante. La famosa via di rullaggio che invece l'aereo avrebbe dovuto imboccare non incrocia mai la pista, o meglio, lo fa solo oltre la fine della pista stessa, per cui esiste una *stop bar* solo perché il pilota in decollo, in condizione di visibilità normale, non può giudicare se si trova a 300 metri dalla fine della pista; oppure, nel caso debba abortire una partenza, ha bisogno di spazio davanti a sé. Vi sono stati pertanto una serie di errori quella mattina che è facile dimostrare; però - ripeto - spetta ad altri emettere una sentenza su quell'incidente, non certo a me.

GIUSEPPE MASSIMO FERRO. Presidente Fossa, volevo cambiare argomento rispetto all'incidente di Linate in quanto questo Comitato vuole conoscere il livello di sicurezza nel settore del trasporto aereo nel nostro paese. Prescinderei pertanto dagli aspetti strettamente relativi all'incidente di Linate perché vi sono mezze verità un po' dappertutto ed apprezzo quanto lei ha affermato, nel senso che

molto probabilmente vi è una carenza legislativa di chiarezza *ab origine*. Sicuramente vi è, poi, anche un livello di personalismo esasperato, come dimostrano le *querelle* tra il dipartimento, l'ENAC, l'ENAV ed i gestori vari. Voglio ricordare a questo Comitato che siamo, inoltre, di fronte ad un gestore totale, quindi ad un qualcosa di diverso rispetto alla stragrande maggioranza di tutti gli altri aeroporti italiani, in cui operano gestori parziali ancora meno carichi di responsabilità e per i quali risulterebbe ancora più facile dare vita ad un rimpallo, nel caso si verifici - speriamo mai - questo tipo di situazioni.

Volevo soffermarmi in particolare su due aspetti: il controllo di sicurezza dei varchi ed il controllo dei bagagli a seguito del passeggero e da stiva, che è questione aperta, come lei ha appena accennato. Si evidenzia, inoltre, anche una questione importante come quella del segnale di ritorno in torre del funzionamento delle luci in pista. Sappiamo che, pur non essendo una previsione obbligatoria, su tale punto vi è stata una proroga sino a fine gennaio ed un'ulteriore proroga è in previsione; ho compreso, altresì, come il termine del ritorno immediato in torre dello stato di funzionamento delle luci in pista, stabilito nell'annesso ICAO, venga variamente interpretato: mi sembra che negli aeroporti di Roma il termine « immediato » corrisponda a dieci minuti, per la SEA invece ad un minuto e mezzo, a Torino mi pare 30 secondi ed infine a Venezia 20 secondi. Il 20 gennaio, quindi, o si ottiene una proroga o l'ENAC declassa tutti gli aeroporti italiani; ciò in quanto sul significato del termine dell'immediatezza del ritorno in torre dello stato di funzionamento delle luci in pista - e nonostante sia una norma ormai vigente e prorogata già da anni - nessuno è intervenuto.

Per quanto riguarda il controllo dei bagagli da stiva va detto che, a parte per qualche volo, i bagagli che vanno in stiva non vengono controllati! Questa è la regola generale; poi, siccome Israele è un paese a rischio la El Al non fa salire a bordo neanche un francobollo se non

passa attraverso i controlli; è un servizio che paga ma che svolge! Per qualche altro paese a rischio come l'Iran e adesso l'Afghanistan tale controllo...

GIORGIO FOSSA, *Presidente della SEA SpA*. Per gli Stati Uniti adesso il controllo si effettua su tutti i bagagli.

GIUSEPPE MASSIMO FERRO. Ma la regola generale è che il 90 per cento dei bagagli che vanno in stiva non vengono controllati; è stato stabilito che fino al 31 dicembre del 2002 non vi è l'obbligatorietà di effettuare questo tipo di controllo sul 100 per cento dei bagagli. Lei ha lasciato intendere che sareste disposti anche a compiere questo genere di controllo...

GIORGIO FOSSA, *Presidente della SEA SpA*. Lo stiamo già facendo.

GIUSEPPE MASSIMO FERRO. Ma volete comprendere come recupererete quanto state ora investendo. Tenga presente che lei è il presidente della maggiore società di gestione aeroportuale ma io mi preoccupo anche dell'aeroporto di Brindisi, o di quello di Verona, cioè degli aeroporti minori, nei quali i livelli di sicurezza devono essere garantiti e mantenuti efficaci. Ritene che un processo di riforma che individui un organismo che stabilisce le regole ed una società di gestione aeroportuale che le attua, risponda ad un'impostazione corretta per mantenere elevati i livelli di sicurezza?

Secondo qualche indicazione proveniente dai lavori della commissione Riggio, si vorrebbe affidare al gestore aeroportuale il controllo della torre; mi pare lei abbia affermato che è un'impostazione che si può prevedere ma *in progress*. Personalmente ritengo che, allo stato attuale e alla luce della mia modesta precedente esperienza, un'impostazione del genere sia pericolosissima: già esiste confusione, e come dice Fornasiero, i livelli di professionalità sono di un certo tipo. Non scherziamo su tale questione; il suo parere su tale punto è già un'indicazione chiara, anche tenendo conto che voi della SEA,

insieme all'ADR, rappresentate circa l'80 per cento del traffico aereo del nostro paese. La SEA è in grado, nell'arco di un tempo limitato, di assumersi la responsabilità della gestione della torre? Personalmente e senza offesa ritengo di no! Neanche nel medio termine. Sotto questo aspetto ritengo vada fatta chiarezza visto che, poi, saremo chiamati a processi di riforma del comparto dell'aviazione civile.

Come ho detto anche questa mattina al direttore dell'aeroporto di Linate, il dottor Fusco, è evidente come il piano d'intervento per le emergenze non abbia funzionato, o perlomeno non abbia funzionato a dovere. Chi doveva premere il pulsante non lo ha fatto, chi ascoltava la radio si è reso comunque conto che qualcosa non funzionava; ciò a causa di segnali strani e comunque di un qualcosa che si avverte dalle registrazioni. Il dottor Franchi questa mattina ha affermato una cosa importante: emergerebbe che i due piloti del Cessna siano deceduti non a causa dell'impatto ma dell'incendio.

GIORGIO FOSSA, *Presidente della SEA SpA*. È perché hanno trovato nei polmoni una quantità di ossidi...

GIUSEPPE MASSIMO FERRO. Di fumo!

GIORGIO FOSSA, *Presidente della SEA SpA*. Non so se si possa dire che siano morti per quello piuttosto che per l'impatto. Ho visto bene quali erano le condizioni dell'aereo dopo l'incidente.

GIUSEPPE MASSIMO FERRO. Come ho chiesto stamani al direttore dell'aeroporto e visto che le emergenze non si possono prevedere solamente sui manuali, vorrei sapere dalla SEA se esistono dei piani di emergenza e se vi sono delle prove di evacuazione e di che tipo sono. Se non vi sono è perché vi è un sistema efficiente ed efficace che funziona bene? Ritengo che vi siano: stamattina il dottor Fusco ci ha detto che l'ultima prova a Linate era stata svolta a luglio...

GIORGIO FOSSA, *Presidente della SEA SpA*. Sì, a luglio.

GIUSEPPE MASSIMO FERRO. Un ultimo chiarimento — più che altro una mia curiosità personale — riguarda l'ATA, che se non ho mal compreso è una vostra subconcessionaria. È una società per azioni privata? L'avete individuata attraverso vostri criteri? È possibile sapere a chi faccia capo tale società?

GIORGIO FOSSA, *Presidente della SEA SpA*. Basta prendere la carta intestata dell'ATA per leggere che fa parte del gruppo Acqua Marcia.

LUIGI MURATORI. Ad integrazione di quanto affermato dal collega Ferro, mi sembra che lei abbia affermato che state già svolgendo o che state lavorando nella direzione di giungere ad un controllo del 100 per cento dei bagagli da stiva. Sappiamo che, fondamentalmente, una delle difficoltà maggiori è legata all'ottenimento dell'indicazione di standard per effettuare questo controllo. Avete superato tale problema o lo state affrontando, e, se è così, come? Sappiamo che questo è uno dei problemi principali per le società di gestione.

PRESIDENTE. Prego il presidente Fossa di rispondere alle domande poste.

GIORGIO FOSSA, *Presidente della SEA SpA*. Ritengo che il livello di sicurezza del sistema aereo italiano si collochi ad un valore medio-alto rispetto alla media mondiale. Siamo consci che dobbiamo sempre migliorare e che non si raggiungerà mai una sicurezza al 100 per cento, dobbiamo cercare, anche partendo purtroppo dall'incidente di Linate, di continuare a lavorare per migliorare. Uno dei miglioramenti passa sicuramente attraverso la maggiore responsabilità di un ente piuttosto che di un altro. Quanto affermato dall'onorevole Ferro, e cioè affidare gli incarichi alle società di gestione, rappresenta un problema in più ma serve a dare tranquillità al cliente finale, che è l'utente vero, cioè il

passaggero e per far sì che qualsiasi cosa succeda — speriamo di no — la responsabilità sia chiaramente individuabile. È giusto che, nonostante tutto, i gestori aeroportuali si carichino anche di questo compito, ma progressivamente nel tempo: si può iniziare magari, dal *ground*, concedendo se possibile un tempo di due anni, e poi gradualmente andare avanti. Gran parte del personale sarà lo stesso e si dovrà poi lavorare per migliorare l'efficienza dei nuovi assunti. In precedenza, a torto o ragione, si è scelto un personale di un certo tipo, che proveniva dalla scuola militare e che dava certi risultati. Ci dicono ora (ma, ripeto, non sono pilota) che negli anni la qualità in questo campo sia andata diminuendo: ebbene, reinvestiamo per cercare di recuperare il terreno perduto, qui come in tutti i settori. Ad esempio, anche i tempi di risposta che ENAC ed ENAV correttamente ci assegnano spesso ci mettono in difficoltà: occorre migliorare la qualità del personale.

Ora il sistema è sotto processo per quanto riguarda il livello di sicurezza, ma sia chiaro che quello italiano è già buono; esisteva un piano di intervento, e abbiamo svolto una prova *crash* — reale — a luglio. L'unica differenza, onorevole Ferro, è che tale prova si è svolta a luglio e quindi con una certa visibilità. Sappiamo che le prove hanno un valore fondamentale ma nei casi nei casi reali di emergenza la situazione è diversa. Con ciò non voglio scaricare responsabilità né affermare che vi è qualcuno che ha schiacciato un pulsante in ritardo. Aggiungo (anche se è un compito che spetta ai medici) che mi sento di dire che viste le condizioni in cui si trovava il Cessna molto probabilmente i piloti sarebbero ugualmente deceduti.

Per quanto riguarda i controlli dei bagagli di stiva, abbiamo deciso di compiere tale investimento un anno prima della previsione stabilita dalla normativa europea. I due aeroporti di Roma e di Milano risultano essere i più « sofferenti », avendo il maggiore numero dei collegamenti internazionali con gli Stati Uniti, e senza tale investimento non riuscirebbero più a lavorare. I controlli attuali sono

compiuti per i voli israeliani, statunitensi, per Alitalia, quando collega gli Stati Uniti, e per altre compagnie; tuttavia, la richiesta è sempre molto alta.

Qualche mese fa ho richiesto alla Presidenza del Consiglio di costituire un tavolo per avviare una soluzione. Si tratta, certamente, di un problema di costi, ma qualche finanziamento deve essere concesso, altrimenti il servizio non potrà svolgersi.

Bisogna adottare ciò che altri fanno nei loro aeroporti; non dimenticate che la *British Authority*, che a Londra gestisce tutto, concede alle compagnie le macchine per i controlli, ma non svolge il servizio; chi, infatti, può assicurare che una valigia con una bomba non sfugga ai controlli? Le macchine, certificate FAA, danno una sicurezza pari al 96 per cento e la normativa italiana è l'unica a richiedere il 100 per cento: credo perciò sia opportuna una correzione.

Per quanto riguarda i tempi d'intervento per il ripristino delle luci spente sulle piste, il ministro Burlando con un decreto richiedeva l'immediatezza del ripristino, che a Verona può voler dire tre secondi, a Gallarate dieci, a Milano un minuto e mezzo: il decreto non indica nient'altro e, quindi, abbiamo scritto ad ENAV ed ENAC, per avere lumi sull'immediatezza.

La SEA ha stabilito un tempo di risposta di circa un minuto e mezzo, quando si segnala un 5 per cento di lampade spente, ed ha un quadro nella centrale di segnalazione che evidenzia lo spegnimento anche di una singola lampadina: avendo gli aeroporti di Milano migliaia di lampadine, occorre molto prima di raggiungere la soglia del 5 per cento. Comunque, ogni volta che si verifica lo spegnimento di una sola lampadina, lo comunichiamo alla torre di controllo e chiediamo di intervenire; tuttavia, quando c'è molto traffico la torre chiede di rinviare l'intervento.

A nostro parere, il discorso dell'immediatezza (ed è facilmente dimostrabile) sia nell'annesso 14 ICAO sia nell'AIRCAP 168

fa riferimento alle *stop bar*. Infatti, tutti gli aeroporti italiani hanno l'immediatezza sulle *stop bar*.

Ritengo, quindi, che tutti gli aeroporti italiani rischino di spendere inutilmente decine di miliardi per una immediatezza non richiesta. Non sarebbe meglio fare altri investimenti, ascoltando le esigenze dei piloti, che meglio di chiunque altro possono indicare gli interventi necessari per migliorare la sicurezza?

Per quanto riguarda, ancora, i controlli sui bagagli, stiamo utilizzando le macchine *InVision*, presenti a Londra, Parigi e Francoforte, mentre aspettiamo che siano compiute le opportune verifiche; gratuitamente, intanto, offriamo il servizio alle compagnie, ma è chiaro che, quando disporremo dell'autorizzazione, lo faremo pagare. La scelta è stata, comunque, ottima.

PAOLO BRUTTI. Quando vi daranno l'autorizzazione a riaprire il raccordo?

GIORGIO FOSSA. *Presidente della SEA SpA*. Senza il raccordo, per il traffico esistente, due aerei possono scontrarsi.

PAOLO BRUTTI. Lo riaprirete bidirezionalmente?

GIORGIO FOSSA. *Presidente della SEA SpA*. Sarà riaperto e sarà l'ENAV a stabilire le direzioni. Al primo aereo che non rispetterà le norme, darò le dimissioni.

PAOLO BRUTTI. Lei è consapevole di cosa sta dicendo?

GIORGIO FOSSA. *Presidente della SEA SpA*. Certo. Tuttavia, non è compito della SEA stabilire la direzione degli aeromobili. Se vedrò un aereo andare in un'altra direzione, darò le dimissioni per rispetto dei cittadini e delle vittime dell'incidente. Per tale motivo confermo la necessità di dare maggiori responsabilità all'uno o all'altro ente. La SEA non è responsabile di ciò e, personalmente, non sono il garante della SEA.

PRESIDENTE. Ringrazio il presidente della SEA, Giorgio Fossa per la sua relazione e dichiaro conclusa l'audizione.

Sospendo brevemente la seduta.

La seduta, sospesa alle 16.55, è ripresa alle 17.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori sarà assicurata anche mediante l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso.

(Così rimane stabilito).

Audizione di rappresentanti del Corpo nazionale dei vigili del fuoco.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulla sicurezza del trasporto aereo, l'audizione di rappresentanti del Corpo nazionale dei vigili del fuoco. Sono presenti l'ispettore generale capo del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, ingegnere Alberto D'Errico, accompagnato dal capo ispettorato aeroporti e porti del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, ingegner Angiolo Geri. Do il benvenuto ai nostri ospiti e, com'è nostra prassi, lascio subito la parola all'ingegnere D'Errico per il suo intervento introduttivo.

ALBERTO D'ERRICO, *Ispettore generale capo del Corpo nazionale dei vigili del fuoco.* La sicurezza antincendi nel settore del trasporto aereo è governata, a livello internazionale, dalle norme ICAO, un istituto (che rientra nell'area ONU) al quale partecipano oggi circa 187 paesi. Noi siamo sostanzialmente obbligati a far fronte ai parametri stabiliti dalla normativa ICAO, la quale individua gli aeroporti e li classifica sulla base, sostanzialmente, delle caratteristiche tecniche del vettore aereo che deve atterrare, cioè praticamente lunghezza e larghezza (le dimensioni fisiche). L'ICAO stabilisce poi un

certo numero di parametri a difesa dei cittadini che, trasportati da questo vettore, potrebbero trovarsi coinvolti in un incidente a terra; vorrei sottolineare che ciò non riguarda solo il sedime aeroportuale ma anche i dintorni dell'aeroporto, quindi non solo i dintorni della pista ma anche quell'area definita sedime aeroportuale di sicurezza, che comprende — secondo l'ONU — i percorsi di avvicinamento distinti in base alla distanza dall'aeroporto (tre o cinque miglia). Sulla base di tale distanza vengono approntati dei piani speciali che prevedono l'utilizzo dei mezzi aeroportuali entro una certa distanza al di fuori della quale si ricorre, invece, all'utilizzo di mezzi esterni, cioè quelli normali dei comandi provinciali dei vigili del fuoco. Ciò anche perché i mezzi speciali in dotazione all'aeroporto normalmente non sono abilitati a transitare nelle strade comuni.

Tali automezzi hanno determinate caratteristiche. Debbono essere in grado di esprimere una determinata accelerazione di avviamento, debbono cioè raggiungere la velocità massima in un tempo molto contenuto; questo è un parametro molto significativo; si tratta, infatti, di automezzi che trasportano 10 mila litri d'acqua e quindi il raggiungimento di una certa velocità in tempi brevi è una questione molto complicata dal punto di vista tecnico, e quindi molto costosa. Tali automezzi, inoltre, debbono erogare la schiuma antincendio, nel luogo dell'incidente, in un tempo predeterminato. Per riassumere, dal raggiungimento dell'allarme, tali automezzi debbono muoversi raggiungendo il punto dell'incidente (che normalmente si ipotizza in testata di pista) in un determinato numero di secondi oltre il quale la sopravvivenza si reputa ormai non più possibile.

Vanno evidenziati, a mio avviso, due aspetti in particolare. Si è verificata una grande trasformazione nelle caratteristiche del vettore aereo specialmente per quanto riguarda le dimensioni, la potenza e il numero dei passeggeri trasportati. L'altro aspetto da evidenziare è che il Corpo nazionale dei vigili del fuoco, cui in

Italia è demandato questo sistema di servizi, ha trasformato, per motivi contrattuali, i propri rapporti con il personale. Sicché, di volta in volta, ci siamo trovati ad adeguare la classificazione degli aeroporti e quindi di uomini e mezzi presenti in ciascuno scalo ed a richiedere di conseguenza l'approvazione di provvedimenti sul potenziamento del Corpo.

Attualmente ci troviamo al punto che la normativa ICAO, che prima consentiva l'atterraggio in un aeroporto di un apparecchio che avrebbe richiesto, invece, uno scalo con caratteristiche di due classi superiori, ha stabilito con un primo emendamento che per il 2002 è consentita una deroga di una sola classe di differenza tra tipologia di aeromobile ed aeroporto mentre si è deciso che dall'1° gennaio 2005 ciascun aeromobile potrà atterrare solo in un aeroporto di classe corrispondente, quindi non vi saranno sconti. In pratica un aeromobile, le cui caratteristiche prevedono che atterri in una pista con determinati requisiti di dimensioni, attrezzature e servizi, potrà usufruire solo di tali piste e non anche di quelle di una classe inferiore, come sarà nel prossimo periodo, o di due classi inferiori, come è attualmente. Oggi, ripeto, un aeromobile può atterrare in un aeroporto di due classi precedenti.

Questo aspetto ci pone oggi in condizione di dover potenziare, per uomini e mezzi, la struttura di difesa aeroportuale o, altrimenti, di veder declassati i nostri scali: non vi è alternativa; ciò perché la normativa sotto questi aspetti è piuttosto ferrea ed anche perché l'ICAO, nel novembre del 2003, procederà ad una riclassificazione degli aeroporti in modo da predisporre la cosiddetta *list* di atterraggi, partenze, eccetera.

Oltre a queste considerazioni va evidenziato come alcuni nostri aeroporti aperti al traffico civile - mi pare 5 - siano stati inseriti fra quelli per cui è prescritta la difesa da parte del Corpo nazionale dei vigili del fuoco; quindi gli aeroporti di cui a noi spetta la difesa sono passati da 32 a 37. È un servizio che stiamo comunque svolgendo ma gli onorevoli sapranno me-

glio di me che si tratta di un servizio delicato a livello sia nazionale sia internazionale. Devo dire comunque che gli incidenti che si sono verificati in numero non trascurabile all'interno degli aeroporti hanno visto il Corpo nazionale dei vigili del fuoco preparato nelle risposte. Per fortuna siamo riusciti a fare fronte a queste situazioni, però ritengo che il ricorso a soluzioni estemporanee e non programmabili relative alle risorse ed al servizio, con l'ultimo emendamento ICAO, non sia più possibile. In sostanza noi dovremmo passare ad un servizio che (come scritto nella *brochure* che vi abbiamo consegnato) è quantificabile in circa 230 miliardi l'anno; secondo le nostre previsioni, al primo gennaio del 2005, dovremo giungere ad una spesa pari a circa 400 miliardi l'anno.

In merito agli orientamenti attuali, premetto che abbiamo analizzato la situazione anche in altri paesi, come facciamo per tutte le leggi relative alla sicurezza, ciò in quanto dipendiamo, anche in questo settore, oltre che dall'ICAO, anche alle direttive europee. Da questa analisi si è evidenziato che il nostro sistema, nel quale il servizio è totalmente a carico di tutti cittadini italiani, è presente solamente in Grecia; normalmente negli altri paesi dell'Unione europea il servizio è a carico di coloro che usufruiscono del trasporto; su questa ipotesi abbiamo approntato una valutazione di massima che, analizzando i dati relativi al costo del servizio (in milioni di euro) ed al numero di passeggeri (espressi in milioni) che vengono trasportati ogni anno (prevedendo anche un incremento del 2,5 per cento annuo per i prossimi cinque anni) ha portato a quantificare il costo del servizio in 4 o 4,5 euro per passeggero. Secondo le nostre informazioni una tale impostazione ci allineerebbe con il resto dei paesi europei; tanto per fare un esempio, un cittadino tedesco che vola all'interno del suo paese paga questo servizio compreso nel biglietto: in Italia ciò non avviene ed il costo viene addebitato alla collettività.

Preciso che, essendo ingegnere, posso fornire dati relativi alle quantità ma non

posso dare nessun suggerimento sulle scelte strategiche; posso però affermare che ogni volta che ci rechiamo dall'amico Monorchio per comunicare che ci servono altri mille e cento uomini - il che significa una spesa consolidata di circa 65 miliardi all'anno - dobbiamo intavolare grandi discussioni.

Il servizio costa molto, questo è un dato sicuro, ma ritengo che finché il servizio sarà a carico dello Stato dovrà essere fornito come si deve. I problemi nazionali ed internazionali sono enormi, immagino che se lo Stato proprietario della bandiera dell'aereo protagonista dell'incidente a Linate si fosse accorto che non siamo intervenuti tempestivamente sarebbe successo qualcosa di brutto. Sono convinto che il servizio debba essere fornito secondo gli standard ICAO. Pertanto ritengo che, a partire dal primo gennaio 2005, la spesa del servizio sarà, grosso modo, attorno ai 400 miliardi di lire; si tenga conto che dovremo sicuramente acquistare circa 130 nuove autopompe con caratteristiche speciali perché l'ICAO richiede prestazioni ancora maggiori per questo tipo di mezzi adibiti al servizio aeroporti; in pratica, si tratta di accorciare ulteriormente il tempo di accelerazione da 0 a 60 chilometri all'ora ed inoltre è prescritto che ciascuna di queste macchine debba poter effettuare due scarichi di schiuma. Preciso che normalmente si effettuava la prima scarica utilizzando i 10 metri cubi di liquidi antincendio ed in seguito si doveva rifornire nuovamente; attualmente le nuove prescrizioni ICAO prevedono che le autopompe siano in grado di effettuare due erogazioni di sostanze antincendio. Pertanto non si tratta solamente di acquistare un nuovo automezzo con maggiori prestazioni meccaniche ma anche di dotarle di un ulteriore dispositivo di rifornimento in quanto non è ipotizzabile che con un doppio carico il mezzo raggiunga le prestazioni meccaniche richieste. Si dovrà provvedere quindi alla fornitura di un ulteriore mezzo che, magari con tempi diversi, raggiunga l'autobotte per fornirla di un secondo carico di acqua.

Per quanto riguarda gli uomini, abbiamo svolto un conteggio in base al quale, tenendo conto del numero delle piste, del numero degli aeroporti e dei nuovi mezzi che saranno necessari dovremo arrivare complessivamente ad una cifra di 4.200 uomini, che rappresentano più del 10 per cento dell'attuale forza in dotazione, con una spesa complessiva, ripeto, intorno ai 400 miliardi di lire.

PRESIDENTE. La ringrazio ingegnere D'Errico. Do ora la parola agli onorevoli colleghi che intendano porre domande o chiedere chiarimenti.

GIUSEPPE MASSIMO FERRO. Ingegnere, lo scopo di questo Comitato è quello di svolgere un'indagine conoscitiva che serva a conoscere il livello di sicurezza del trasporto aereo nel nostro paese, in ciò prendendo spunto anche dall'incidente accaduto a Linate. Appare evidente dalle varie audizioni cui abbiamo assistito che vi è stato uno scollamento per quanto attiene il piano di emergenza e di pronto intervento in occasione dell'incidente di Linate. Qualcuno ha riferito che il servizio antincendio è intervenuto sull'aereo più piccolo - il Cessna - circa 20 minuti dopo l'impatto; se così fosse sarebbero tempi assolutamente non consoni.

Ho conoscenza di aeroporti militari italiani, come Verona e Rimini, aperti al traffico civile, in cui il servizio antincendio è svolto in pista dall'Aeronautica militare. I mezzi schiumogeni si trovano a bordo pista, situati, opportunamente, in piazzole, senza costituire alcun ostacolo, in modo che in stato di emergenza il mezzo sia immediatamente pronto.

Come mai non è previsto in modo analogo che i vostri mezzi antincendio, con personale a bordo, siano dislocati in punti opportuni, affinché, nella malaugurata necessità di intervento, si attivino immediatamente, constatando da subito il luogo dell'incidente?

Dall'esposizione del dottor Franchi sembra che da una prima verifica dell'istituto di medicina legale di Milano i due piloti del *Cessna* siano morti per soffoca-

mento da incendio e non per l'impatto; la scarsa efficienza del servizio antincendio risulta perciò ulteriormente aggravata.

Mi pare, inoltre, che dal primo gennaio 2000 la classe antincendio ammessa superiore sia una soltanto e non più due, come in precedenza.

ALBERTO D'ERRICO, *Ispettore generale capo del Corpo nazionale dei vigili del fuoco*. Precedentemente erano due, ma dal primo gennaio 2000 si può operare in deroga ad una classe antincendio superiore; nel 2005 ce ne sarà soltanto una, in quanto sono state pareggiate.

GIUSEPPE MASSIMO FERRO. Il personale dei vigili del fuoco degli aeroporti svolge anche attività di tipo burocratico-amministrativo, che potrebbe essere svolta da personale civile?

Dal primo gennaio 2005, il servizio dei vigili del fuoco dovrà operare in altri cinque aeroporti: Perugia, Cuneo, Parma, Brescia e Taranto Grottaglie. Vi state preparando? Spero, infatti, che non ci si accorga nel 2005 che, ad esempio, nell'aeroporto di Perugia non è pronta la caserma con i requisiti determinati dagli *standard* previsti.

Dal primo gennaio 2005, inoltre, l'innalzamento della classe antincendio non sarà previsto se non per la categoria dell'aeroporto, per cui sarà opportuno dimensionare gli organici ed i mezzi. Esiste, attualmente, un piano di adeguamento? Non vorrei che le strutture nel 2005 non siano all'altezza di operare in aeroporti come Malpensa, dove si prevede necessariamente un contingente di uomini maggiore. Le strutture ed i regolamenti interni pare risultino inadatti a garantire gli interventi previsti.

PRESIDENTE. Ad integrazione dell'intervento dell'onorevole Ferro, senza tenere in conto i 20 minuti trascorsi prima dell'intervento sul *Cessna*, mi risulta che anche nel soccorso all'altro aereo gli aiuti dei vigili del fuoco siano arrivati dopo 11 minuti. Corrispondono a verità tali ritardi? Qual è la vostra catena di comando e

di controllo? Chi vi avverte? Chi vi chiama, nel caso in cui, non avendo i mezzi dislocati lungo la pista, non siate in grado di accorgervi direttamente di un incidente?

LUIGI MURATORI. Vorrei sapere, come ha chiesto il presidente, qual è la catena delle responsabilità e il coordinamento per lo svolgimento di un intervento.

Nel caso di incidente e caduta in mare di un aeromobile in aeroporti marittimi, chi ha la responsabilità del sistema di sicurezza e di intervento? È un ambito ristretto ai vigili del fuoco oppure è un altro soggetto ad esserne responsabile? Se non erro, l'intervento è demandato alla capitaneria di porto e, in tal caso, mi domando (ricordandolo al presidente per una maggiore completezza dell'indagine conoscitiva) se non sia necessario programmare un'audizione della capitaneria di porto.

LUIGI MARTINI. Chi vi ha avvertito ha riferito anche il punto dove l'aereo della SAS era caduto? In condizioni di scarsa visibilità, infatti, non avevate la possibilità di vederlo.

PRESIDENTE. Prego l'ingegner D'Errico di rispondere ai quesiti posti.

ALBERTO D'ERRICO, *Ispettore generale capo del Corpo nazionale dei vigili del fuoco*. In via generale, affermo che chi comanda in aeroporto è la torre di controllo e non può accadere alcunché se la stessa non concede la sua autorizzazione: in aeroporto circola solamente chi è in collegamento con essa.

La torre di controllo ha dato l'allarme dell'incidente e di ciò sono sicuro, ma in quali tempi lo abbia fatto, non sono in grado di dirvelo.

Abbiamo compiuto una nostra indagine per verificare l'accaduto: l'incidente è successo (siamo abbastanza sicuri nel sostenerlo) proprio nel momento in cui la squadra smontante stava consegnando le macchine all'altra montante, la quale non le prende in consegna se la smontante non le mette in moto.

Quando è accaduto il fatto, poco dopo le 8, erano presenti sul posto entrambe le squadre e molte macchine erano in moto. È probabile che la torre di controllo abbia avvisato dell'incidente al *Cessna* e non di quello occorso all'aereo della SAS. La prima squadra, infatti, risulta essersi diretta verso il *Cessna*. Solamente la torre di controllo poteva sapere che cosa stesse accadendo, in quanto l'assoluta mancanza di visibilità impediva a chiunque da terra di conoscere gli avvenimenti che si stavano verificando.

Generalmente, si preferisce ubicare le caserme dei vigili del fuoco abbastanza vicino alla testata di pista, ma non esiste una prescrizione che indichi la disposizione delle macchine in testata.

LUIGI MARTINI. A Linate le macchine sono vicino alla testata.

ALBERTO D'ERRICO, *Ispettore generale capo del Corpo nazionale dei vigili del fuoco*. Non sono le macchine, bensì le caserme. Dove la sede aeroportuale è molto grande, le caserme sono altrettanto numerose. Comunque, per il 2005 sarà opportuno verificare se, per i potenziamenti ed i tempi previsti dalla nuova normativa, non sarà necessario riubicare le caserme.

Si è parlato del posizionamento degli uomini dell'Aeronautica militare presso gli aeroporti militari in caso di emergenze. Ma quanti voli si effettuano in tali aeroporti?

GIUSEPPE MASSIMO FERRO. Si tratta di aeroporti aperti al traffico civile.

ALBERTO D'ERRICO, *Ispettore generale capo del Corpo nazionale dei vigili del fuoco*. Ne svolgono, comunque, un numero sempre limitato, altrimenti dovremmo occuparcene noi.

PRESIDENTE. Mi scusi, l'incidente ha determinato tre esplosioni udite da un aereo Alitalia, situato in testata di pista; è stata notata, inoltre, una fiammata da un rampista e, dopo circa 18 secondi, l'aereo

è caduto contro l'*hangar*. Sono, quindi, accaduti diversi episodi rumorosi e visibili lungo il percorso dell'incidente: come è possibile che nessun vigile del fuoco abbia visto nulla, essendo giunti, come affermato da lei, prima sul *Cessna* e dopo sull'altro aereo? Comunque, contrariamente a quanto detto, i vigili sono giunti dopo 11 minuti prima sull'aereo della SAS e, trascorsi 25 minuti, sono intervenuti sul *Cessna*.

Suppongo che, se non ci sono incidenti, i vigili del fuoco siano localizzati da qualche parte; tuttavia, credo che sarebbe preferibile approntare un luogo adeguato per intervenire celermente. È doveroso avere una macchina pronta per il soccorso con decolli ed atterraggi effettuati ogni tre minuti.

ALBERTO D'ERRICO, *Ispettore generale capo del Corpo nazionale dei vigili del fuoco*. Non sono venuto per parlare dell'incidente, in quanto mi sarei documentato diversamente; comunque, mi riservo di farlo.

I nostri uomini si dirigono dove la torre di controllo li comanda. Resta il fatto che al momento non sono in grado di dire se la torre di controllo abbia chiamato direttamente i pompieri o sia stato fatto tramite qualcun altro.

ILARIO FLORESTA. Ingegnere, vorrei rivolgerle una domanda. Laddove il vigile del fuoco si fosse accorto di qualcosa prima che la torre di controllo schiacciasse il pulsante...

ALBERTO D'ERRICO, *Ispettore generale capo del Corpo nazionale dei vigili del fuoco*. Si deve sempre parlare con la torre.

ILARIO FLORESTA. Non si può muovere nessuno?

ALBERTO D'ERRICO, *Ispettore generale capo del Corpo nazionale dei vigili del fuoco*. Si deve sempre parlare con la torre, questo è sicuro.

Su alcune delle domande che mi sono state rivolte e sulle quali è necessario un

supplemento di risposte prepareremo una documentazione scritta che vi faremo pervenire.

Su quanto si sta predisponendo in vista del termine del primo gennaio 2005 posso dire che abbiamo quantificato le risorse necessarie e penso che il sottosegretario di Stato...

PRESIDENTE. Mi perdoni se la interrompo; ho compreso che non è preparato sulle risposte da fornirci su quanto accaduto a Linate ma, da quanto si è evidenziato nelle precedenti audizioni, ci sembra di comprendere che il vostro organismo sia indipendente da chiunque. Quindi la normativa che vi riguarda sulla sicurezza negli aeroporti la predisponente voi?

ALBERTO D'ERRICO, Ispettore generale capo del Corpo nazionale dei vigili del fuoco. No, mi scusi signor presidente, ma non è così...

PRESIDENTE. Può allora chiarire questo aspetto?

ALBERTO D'ERRICO, Ispettore generale capo del Corpo nazionale dei vigili del fuoco. Noi siamo assolutamente indipendenti da tutti per ciò che riguarda la direzione degli interventi di soccorso tecnico urgente. Tutto il resto fa parte dell'organizzazione generale degli aeroporti, della quale facciamo parte anche noi, come altri. Nell'ambito di questa organizzazione le varie postazioni sono stabilite di comune accordo con la direzione aeroportuale...

PRESIDENTE. Con il gestore?

ALBERTO D'ERRICO, Ispettore generale capo del Corpo nazionale dei vigili del fuoco. Con la direzione aeroportuale...

PRESIDENTE. Cioè la vostra interfaccia è l'ENAC? È l'ENAC che stabilisce con voi le procedure?

ALBERTO D'ERRICO, Ispettore generale capo del Corpo nazionale dei vigili del fuoco. Certo! Si tengono riunioni, si predispongono piani di emergenza...

PRESIDENTE. A noi interessa chi sia l'interlocutore. È l'ENAC?

ALBERTO D'ERRICO, Ispettore generale capo del Corpo nazionale dei vigili del fuoco. Sì.

PRESIDENTE. È l'unico?

ALBERTO D'ERRICO, Ispettore generale capo del Corpo nazionale dei vigili del fuoco. Sì.

GIUSEPPE MASSIMO FERRO. È il CASO, il Comitato aeroportuale per la sicurezza operativa, che è coordinato dal direttore dell'ENAC!

ALBERTO D'ERRICO, Ispettore generale capo del Corpo nazionale dei vigili del fuoco. Prima era il direttore dell'aeroporto ed ora è il direttore dell'ENAC.

Proseguendo, per quanto riguarda l'appuntamento del 2005, volevo precisare che abbiamo quantificato le risorse necessarie; riteniamo che - a parte le cifre esatte - quella sia, in linea di massima, l'entità da considerare; penso che per far fronte all'aumento di mille e 100 uomini e ad un aumento di 400 miliardi, a spesa consolidata...

GIUSEPPE MASSIMO FERRO. Ingegneri, mi risulta un incremento di 538 unità di organico.

ANGIOLO GERI, Capo ispettorato aeroporti e porti del Corpo nazionale dei vigili del fuoco. Sì, per la sola questione della riclassificazione aeroportuale.

GIUSEPPE MASSIMO FERRO. E perché allora si parla di mille e cento unità?

ANGIOLO GERI, Capo ispettorato aeroporti e porti del Corpo nazionale dei vigili

del fuoco. Le mille unità sono dovute a quanto previsto dall'ultimo emendamento ICAO. L'incremento di organico di 538 uomini (che è già stato finanziato dalla legge n.246 del 2000) serve per giungere all'organico previsto per il primo gennaio del 2005; mi riferisco per la precisione a quanto previsto dalla tabella n.5 di pagina 10 del fascicolo che abbiamo predisposto. Detto ciò, le 1.116 unità in più, le 130 autoidroschiuma e le 116 autobotti derivano direttamente dagli oneri - su cui non abbiamo avuto nessun finanziamento - che implica l'emendamento IV all'annesso 14 della convenzione ICAO illustrati nel documento e che, in parte, interessa anche il servizio antincendio aeroportuale; nel documento ciò è stato posto in allegato in inglese ma vi è anche la traduzione in italiano. Si evince, quindi, che vi è un incremento dello schieramento di mezzi antincendio (nota 1 della tabella 9-2 di pagina 15 dell'allegato 1); vi è poi la predisposizione di mezzi veloci di rifornimento d'acqua sul luogo dell'incidente, come accennava l'ispettore generale capo (pagina 14 dell'allegato 1) e l'acquisto di mezzi speciali per l'intervento di soccorso in caso di incidenti in luoghi impervi e difficili come mari, lagune, eccetera (a pagina 13, sempre dell'allegato 1). Pertanto la tabella di pagina 10, che ho citato poc'anzi, riguarda lo schieramento in previsione del primo gennaio del 2005; manca soltanto il finanziamento per la sostituzione di alcune decine di automezzi che, però, è in preparazione. Gli ulteriori oneri, su cui non abbiamo ancora il finanziamento, né per uomini né per mezzi, riguardano tale IV emendamento, già peraltro entrato in vigore il primo novembre 2001 ed al quale l'Italia, per i punti che sono stati evidenziati, non si è ancora conformata. Inoltre il nostro paese deve ancora notificare all'ICAO i termini in cui lo farà per la parte relativa ai servizi antincendi; dico ciò in quanto l'emendamento IV riguarda l'intero servizio aeroportuale e tutti gli aspetti concernenti.

PRESIDENTE. Vorrei ora fare un'ipotesi su un altro aspetto. Ad esempio,

nell'area di parcheggio ATA, in fase di rifornimento del carburante, un aereo privato, ovviamente non collegato con la torre, prende fuoco. Siccome voi avete affermato che intervenite solo su richiesta della torre, in questo caso come fareste ad intervenire?

ANGIOLO GERI, Capo ispettorato aeroporti e porti del Corpo nazionale dei vigili del fuoco. Tutto il personale addetto al rifornimento di carburante si trova in collegamento con la torre di controllo. Poi, nel caso il rifornimento venga effettuato con passeggeri a bordo, ciò a volte si fa per ragioni di tempo; esiste una normativa specifica che impone la vigilanza e la presenza sul luogo, durante le operazioni, dei vigili del fuoco.

PRESIDENTE. Quindi la catena di comando e controllo riguarda gli aerei che sono in volo e collegati con la torre ma poi vi è anche un sistema di vigilanza complessivo dell'aeroporto?

ANGIOLO GERI, Capo ispettorato aeroporti e porti del Corpo nazionale dei vigili del fuoco. Sì, tutti gli operatori sono collegati con la torre.

PRESIDENTE. Quindi nella vostra catena di comando e controllo non c'è solo la torre ma tutti gli operatori e voi stessi?

ANGIOLO GERI, Capo ispettorato aeroporti e porti del Corpo nazionale dei vigili del fuoco. Molti sono abilitati a dare l'allarme; si interfacciano con la torre, la quale avverte noi essendo direttamente in contatto con il nostro centralino.

PRESIDENTE. Ma vi può essere un evento accidentale, come ad esempio su un aereo in posteggio dove magari, a causa di una sigaretta, qualcuno provochi un incendio. Accade qualcosa, in un tale esempio, che esuli dalla catena di comando e controllo che avete poc'anzi descritto? Esiste cioè un sistema complessivo di sicurezza?

ALBERTO D'ERRICO, *Ispettore generale capo del Corpo nazionale dei vigili del fuoco*. No. Quando si vedono gli addetti a qualsiasi operazione aeroportuale, ad esempio coloro che si occupano del segnale *follow me* oppure coloro che sono in diretto collegamento con il comandante dell'aeromobile, si deve sapere che sono in automatico collegamento con la torre; qualsiasi cosa succeda a terra è a portata di conoscenza della torre. Vi sono, poi, delle operazioni in cui anche noi siamo presenti, come ad esempio quelle compiute quando a bordo vi sono dei passeggeri. È chiaro che se in quel caso accade qualche cosa si interviene perché i servizi sono schierati.

LUIGI MARTINI. Volevo precisare che la torre di controllo, proprio per la sua ubicazione, ha la possibilità di ispezionare sicuramente tutto il sedime aeroportuale.

PRESIDENTE. Non a Linate!

LUIGI MARTINI. Chiaramente con la nebbia non si vede!

PRESIDENTE. Gli incidenti spesso accadono quando vi sono avverse condizioni meteorologiche.

ALBERTO D'ERRICO, *Ispettore generale capo del Corpo nazionale dei vigili del fuoco*. Volevo fare una precisazione. Nei luoghi dove vi sono gli addetti ventiquattr'ore su ventiquattro sono presenti delle piccole cucine e dei piccoli bar ed è lì che si sta, e non da un'altra parte!

Per quanto riguarda gli aeroporti che si trovano in prossimità di specchi marini, lacustri o con caratteristiche intermedie, come Venezia, entro 5 miglia dalla costa è previsto un piano speciale. La competenza originale di questo piano dovrebbe essere in mano al prefetto e l'attuazione sullo specchio d'acqua è in mano al comandante della capitaneria di porto. In queste situazioni noi siamo un soggetto concorrente in quanto è possibile che i nostri elicotteri stazionino nei paraggi. È possibile anche che il luogo sia vicino ad una

delle nostre stazioni portuali e pertanto vi sarà un nostro coinvolgimento. Quindi noi concorriamo a tali attività. Detto ciò, però, mi permetto di sottolineare che, come mezzi nautici, siamo abbastanza lenti! Stiamo attualmente provvedendo per dei mezzi più veloci ma è necessario che essi portino sul luogo dell'incidente scialuppe di salvataggio idonee ad un aereo che può trasportare fino a 300 persone. Ribadisco comunque che esiste un piano speciale.

LUIGI MURATORI. Le risulta che questo piano sia stato sviluppato anche per l'aeroporto di Fiumicino?

ALBERTO D'ERRICO, *Ispettore generale capo del Corpo nazionale dei vigili del fuoco*. Posso comunque farglielo sapere. Sono a conoscenza dell'esistenza di un piano del genere per l'aeroporto di Napoli. Vorrei anche sottolineare che incontriamo qualche difficoltà per quanto riguarda Venezia, dove gli specchi d'acqua dovrebbero essere praticabili solamente da natanti speciali, i cosiddetti *aircraft* e quant'altro. So che qualche mezzo è stato approvvisionato ma il problema dipende dal fatto che la stazione che li ha in manutenzione si trova, forse, un po' troppo lontano.

PRESIDENTE. Ingegnere, lei prima ha affermato che per tutte le operazioni che non riguardano decolli ed atterraggi, dove prendete ordini dalla torre, voi siete presenti sul terreno.

ALBERTO D'ERRICO, *Ispettore generale capo del Corpo nazionale dei vigili del fuoco*. No, solo su quel tipo di operazioni, come i rifornimenti.

PRESIDENTE. Quindi in un aeroporto, visto che vi sono una serie di aerei che stanno compiendo operazioni di tutti i tipi, è possibile immaginare che vi siano vigili del fuoco distribuiti lungo tutto il sedime aeroportuale.

ALBERTO D'ERRICO, *Ispettore generale capo del Corpo nazionale dei vigili del*

fuoco. Solo se stavano compiendo operazioni di rifornimento con passeggeri a bordo...

PRESIDENTE. A quell'ora della mattina si suppone che almeno tre aerei le stessero compiendo. Mi sembra improbabile che nessun aereo stesse eseguendo queste operazioni.

ALBERTO D'ERRICO, Ispettore generale capo del Corpo nazionale dei vigili del fuoco. Non lo so, signor presidente: posso informarmi.

PRESIDENTE. Trovo ciò singolare. I vigili del fuoco aspettano dalla torre la comunicazione dell'avvenuto incidente; la torre non si rende conto dei due incidenti (infatti sono interessati due punti diversi dell'aeroporto) e nessun vigile del fuoco o qualcun altro da terra si è accorto di nulla. Ad accorgersi di qualcosa sono alcuni nostri colleghi che si trovavano nel parcheggio dell'ATA, i quali, recandosi alla SEA per comunicare al personale che un aereo era esploso, si sono sentiti rispondere: « Si calmi, onorevole, vada in bagno ». Non vi è stato nessun operatore aeroportuale che negli 11 minuti (o 25 che siano) abbia comunicato alla torre che era avvenuto l'incidente. Questa è la singolarità di quanto avvenuto. Allora il quadro sarebbe che tutti i vigili del fuoco erano chiusi da una parte e stavano compiendo il cambio (una squadra stava smontando ed un'altra stava montando); non vi era, quindi, alcuna operazione in corso in quel momento nell'aeroporto che richiedesse la presenza di almeno un vigile del fuoco! Mi perdoni ma ciò è abbastanza singolare. Mi baso sulle risposte che ci ha fornito l'ingegnere e sul fatto che per qualsiasi operazione che comporti una determinata complessità ed un determinato rischio si suppone che vi sia la presenza di un operatore dei vigili del fuoco.

ALBERTO D'ERRICO, Ispettore generale capo del Corpo nazionale dei vigili del fuoco. Non un nostro operatore, signor presidente. Vi è un nostro operatore al-

lorché si compiano operazioni di rifornimento degli aeromobili con passeggeri a bordo; anche perché un tale tipo di attività è retribuita a parte dalla società del vettore.

La SAS, se preferisce guadagnare tempo, anziché far scendere i passeggeri, mandarli al deposito e rifornire l'aeromobile, può chiedere per legge il servizio di assistenza sottobordo e compiere il rifornimento con i passeggeri a bordo, purché siano presenti i vigili del fuoco e la macchina erogatrice pronta con lo schiumogeno; in quel punto la macchina è presente.

PRESIDENTE. Secondo lei, è normale il fatto che alle otto e dieci di mattina a Linate, con partenze ogni due minuti e mezzo, non siano presenti i vigili del fuoco, salvo che nella loro casermetta? Si sente di sottoscrivere tale affermazione?

ALBERTO D'ERRICO, Ispettore generale capo del Corpo nazionale dei vigili del fuoco. Certamente.

PRESIDENTE. Il sistema di sicurezza è tale per cui qualsiasi accadimento avvenga nella sede aeroportuale, dall'ATA al punto di decollo, i vigili del fuoco, in quel momento topico, sono tutti concentrati nella caserma. Si tratta del sistema di sicurezza previsto: è così?

ALBERTO D'ERRICO, Ispettore generale capo del Corpo nazionale dei vigili del fuoco. È probabile. Se la squadra presente al rifornimento dell'apparecchio si fosse accorta di qualcosa, avrebbe dovuto comunicare il fatto alla torre di controllo, ma non avrebbe potuto lasciare l'aeromobile.

PRESIDENTE. Alla torre di controllo, infatti, non è arrivata alcuna comunicazione. Hanno dovuto inviare presso la torre di controllo una macchina di una signora che si trovava sulla pista del Cessna, mentre la torre di controllo continuava a cercarlo in cielo. In 25 minuti nessun operatore aeroportuale si è accorto

che un aereo bruciava in mezzo alla pista. Tant'è che si è rischiato un decollo successivo, poiché la torre di controllo non aveva saputo alcunché.

LUIGI MARTINI. Il *Cessna* non si vedeva.

PRESIDENTE. Ho capito che non si vedeva, ma l'aeroporto era deserto? Dove decollano aerei, può capitare qualsiasi cosa, ma un operatore della sicurezza, secondo una scansione territoriale e di copertura definita dall'onorevole Ferro, non era presente. In quella mattina la visibilità non era completamente assente.

LUIGI ANTONIO LA STARZA. Il fuoco si vede.

PRESIDENTE. Si sente, soprattutto.

EUGENIO DUCA. Nella nota che farà pervenire nei prossimi giorni, è possibile avere un quadro completo della sicurezza per il soccorso in mare presso gli aeroporti marittimi?

ALBERTO D'ERRICO, *Ispettore generale capo del Corpo nazionale dei vigili del fuoco.* Si tratta delle pianificazioni di emergenza.

EUGENIO DUCA. Credo che saranno utili per i lavori della Commissione. Tornando a Linate, lei ha affermato che i vigili del fuoco (se non è preparato, può anche non rispondere) sono stati chiamati dalla torre di controllo. In mattinata, però,

abbiamo saputo che il pulsante di allarme non è stato mai attivato. Si sente di confermare, ugualmente, che i vigili del fuoco sono stati chiamati dalla torre di controllo oppure deve conoscere meglio come si sono svolti i fatti?

ALBERTO D'ERRICO, *Ispettore generale capo del Corpo nazionale dei vigili del fuoco.* Sicuramente sono stati avvertiti; tuttavia, se direttamente dalla torre di controllo o, indirettamente, tramite le forze di pubblica sicurezza, non glielo so dire in questo momento. Comunque, si tratta di un fatto certo, perché il centralista deve registrare la comunicazione.

PRESIDENTE. Voi possedete la registrazione delle vostre comunicazioni telefoniche, ora in mano alla magistratura? Esiste, quindi, la voce ed il nome di chi vi ha comunicato l'accaduto.

Ringrazio l'ispettore generale del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, Alberto D'Errico, ed il capo ispettorato aeroporti e porti, Angiolo Geri, ed i colleghi intervenuti all'audizione.

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 17.50.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VINCENZO ARISTA

Licenziato per la stampa
il 29 gennaio 2002.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

Lire 1000 = € 0,52

Stampato su carta riciclata ecologica



14STC0001440