

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
PAOLO ROMANI

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

LUIGI MARTINI. La priorità no, vanno in parallelo.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

BRUNO FRANCHI, *Presidente dell'Agencia nazionale per la sicurezza del volo*. Presidente, lei mi vuole portare a parlare di responsabilità, quando sa benissimo che la competenza dell'agenzia non riguarda le responsabilità ma gli accertamenti obiettivi: in merito a quell'S4, dagli accertamenti che stiamo conducendo, nessuno è in grado, a livello di aeroporto, di darci una spiegazione di come sia maturata quella segnaletica, che sicuramente non era conforme alla normativa internazionale e che può aver indotto in errore o contribuito a facilitare l'errore del pilota e la scarsa comprensione della situazione da parte del controllore del traffico aereo.

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

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

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

PRESIDENTE. Vi ringrazio. Dichiaro conclusa l'audizione.

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

Audizione del direttore dell'aeroporto di Milano-Linate.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PRESIDENTE. Che dice?

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

ILARIO FLORESTA. E ciò per tutti gli aeroporti?

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

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

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

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

PRESIDENTE. Non lo sa?

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

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

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

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

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

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

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

ILARIO FLORESTA. Come è entrato ?

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

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

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

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

LUIGI MARTINI. Ma qualche volta vi si è costretti !

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

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

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

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

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

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

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

LUIGI MARTINI. È una procedura normale?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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