

PRESIDENTE. Quindi la torre di controllo sapeva.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PRESIDENTE. A chi spetta questo compito?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PRESIDENTE. Ma non in sede aeroportuale.

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

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

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

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

PRESIDENTE. L'aveva detto prima.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MASSIMO FERRO. Chi sono i soci dell'ATA?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
LUIGI MARTINI

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
PAOLO ROMANI

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PRESIDENTE. Però lei non è stato avvertito.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La seduta termina alle 13,20.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la stampa
il 6 febbraio 2002.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO