

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 assomma 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 « disboscamento ». 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 incomprendione: 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