

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

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

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

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

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

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

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

EUGENIO DUCA. E il comitato per la sicurezza?

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

EUGENIO DUCA. Quindi è dal 1996 che...

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

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

LUIGI MARTINI. È così!

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

GIUSEPPE MASSIMO FERRO. Di fumo!

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PAOLO BRUTTI. Lo riaprirete bidirezionalmente?

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

PAOLO BRUTTI. Lei è consapevole di cosa sta dicendo?

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

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

Sospendo brevemente la seduta.

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

Sulla pubblicità dei lavori.

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

(Così rimane stabilito).

Audizione di rappresentanti del Corpo nazionale dei vigili del fuoco.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ILARIO FLORESTA. Non si può muovere nessuno?

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

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

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

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

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

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

PRESIDENTE. Può allora chiarire questo aspetto?

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

PRESIDENTE. Con il gestore?

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

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

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

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

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

PRESIDENTE. È l'unico?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PRESIDENTE. Non a Linate!

LUIGI MARTINI. Chiaramente con la nebbia non si vede!

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

LUIGI MARTINI. Il *Cessna* non si vedeva.

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

LUIGI ANTONIO LA STARZA. Il fuoco si vede.

PRESIDENTE. Si sente, soprattutto.

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

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

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

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

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

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

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

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 17.50.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la stampa
il 29 gennaio 2002.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO