

Commenti all'Indagine Conoscitiva del Parlamento sulla Sicurezza del Trasporto Aereo in Italia

Premessa

I resoconti stenografici dell'**Indagine Conoscitiva sulla Sicurezza del Trasporto Aereo in Italia** che si è svolta durante i mesi scorsi presso il **Comitato Paritetico** formato dalle Commissioni Riunite della **Camera dei Deputati** [IX TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI] e del **Senato della Repubblica** [8a LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI], sono disponibili al pubblico sul sito della Camera dei deputati:

http://www.camera.it/chiosco.asp?content=/_dati/leg14/lavori/stencomm/tabindag.htm&source=/attivita/lavori/ selezionando **Commissioni Riunite** e quindi **Comitato Paritetico - Trasporto Aereo**

La lettura delle oltre trecento pagine in cui sono contenute le dichiarazioni di quasi tutti i responsabili degli enti e delle organizzazioni del trasporto aereo italiano è veramente interessante per chiunque voglia avere una idea più precisa del **dissesto normativo** presente nel sistema dell'aviazione civile nazionale. Il quadro che ne risulta è illuminante, se così si può dire, dato che si è tentato di far luce su alcuni aspetti di questa situazione aggrovigliata, ed è al tempo stesso sconcertante a causa dell'atteggiamento di alcuni responsabili di varie funzioni di gestione; atteggiamento che appare evidente [ed è apparso evidente anche ai componenti delle Commissioni riunite] da dichiarazioni contorte ed evasive, da richiami a burocratica applicazione di norme, decreti e disposizioni che nulla hanno a che fare con l'assetto organizzativo **previsto, predisposto e continuamente aggiornato dall'ICAO per gli Stati contraenti**.

Le analisi sul dissesto del sistema aviatorio nazionale fatte su questo sito da Renzo Dentesano e da altri autori si rivelano pertanto puntuali e circostanziate.

Commentare le risposte delle persone ascoltate dalle Commissioni riunite e contestare punto per punto le loro dichiarazioni sarebbe dispersivo e comporterebbe per chi ci legge un impegno intellettuale che sarebbe giusto esigere solo per motivi professionali (tecnico-legali). Quindi ci limiteremo a commentare quelle che riteniamo più significative e, per certi aspetti, meno comprese dagli auditori parlamentari.

Durante lo svolgimento di questa lunga indagine, l'argomento generale che investe l'intero sistema aviazione nazionale è logicamente condizionato dal disastro di Linate e dalle responsabilità di coloro che hanno avuto **un ruolo di qualche tipo nel predisporre o tollerare le condizioni che lo hanno provocato**. Da questo punto di vista l'approfondimento, il commento e la contestazione di ogni dichiarazione sono aspetti che potrebbero riguardare il procedimento giudiziario mentre, come risulta dalla lettura dei resoconti stenografici, i componenti delle Commissioni riunite, pur **non disponendo dell'ausilio di esperti in grado di dipanare la matassa**, hanno potuto ugualmente comprendere il livello di confusione esistente nel comparto.

Viene ripetuto molto spesso da alcuni intervistati, a volte con puntigliosa convinzione, altre volte con manifestazioni di vaga perplessità, che **«non v'è alcun dubbio che gli Annessi ICAO debbano essere "recepiti"»**, oppure che **«le norme ICAO sono quelle di riferimento e che si può derogare secondo quanto previsto dall'Art.38 della Convenzione notificando le eventuali differenze»**.

Ma abbiamo visto nella scorsa edizione che lo **status of notification** degli Stati contraenti, rilevato dall'**Annual Report of the Council** presentato alla **Sessione Ordinaria dell'Assemblea dell'ICAO del 2001**, **pone l'Italia in una condizione simile a quella di paesi del terzo mondo (Uganda, Bangladesh, ecc.)**

A prova di questa asserzione e per una sua efficace visualizzazione abbiamo elaborato un grafico tridimensionale alla fine dell'articolo: [La controriforma](http://www.airmanshiponline.com/08-03-02/01-La%20controriforma.htm)
<http://www.airmanshiponline.com/08-03-02/01-La%20controriforma.htm>

Nelle audizioni viene ripetutamente citato l'**Annesso 14**, che sembra essere stato **acquisito agli atti solo alla decima audizione** (31 gennaio 2002). Infatti il Presidente, On. Paolo Romani dichiara: **«Ringrazio, inoltre, per la solerzia, un componente il Comitato, che ha permesso di acquisire agli atti l'Allegato 14 ICAO, che, nonostante le richieste degli Uffici della Camera, non era stato possibile ricevere.»**

Ogni commento è superfluo.

Ma alla fine della storia vale sempre la questione posta dall'ex-Direttore di Air Press, Oscar DaRiz, nell'editoriale del numero 8 - 2002 della rivista: **«...quanti di coloro che oggi si riempiono la bocca con parole come "recepimento degli Annessi ICAO" conoscono veramente il problema? Quanti hanno letto il "dizionario" internazionale nella sua lingua originale, cioè l'inglese? Quanti, soprattutto, hanno capito cosa c'è scritto? E di qual peso sono gli adempimenti che i dettati dell'ICAO comportano per le singole realtà nazionali?»**

Alcune occasioni di approfondimento perdute

Nel leggere il resoconto di queste articolate audizioni si notano atteggiamenti diversi da parte degli intervistati. Alcuni di quelli che hanno ricevuto avvisi di garanzia in relazione al disastro di Linate hanno mostrato una naturale reticenza nelle risposte, **puntualmente contestata dai parlamentari presenti**, altri, invece, hanno manifestato maggior decisione e aggressività ma non hanno mai centrato in modo convincente l'argomento su cui "incardinare" (termine divenuto di moda) le proprie ragioni.

A questo proposito vorremmo proporre alcuni paragrafi che vengono riportati su moltissimi documenti ICAO e che ripetono con ossessiva puntualità quali siano i "cardini" su cui vincolare le responsabilità in relazione alla sicurezza dell'aviazione civile.

Primo esempio tratto da un manuale ICAO edito nel 1999:

«This manual outlines the duties and responsibilities of ICAO Contracting States with respect to aviation safety The manual is directed at high-level Government decision-makers, as it highlights States' obligations as signatories of the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 december 1944, and provides information and guidance on the establishment of a State's safety ... system which may be required to fulfil those obligations.»

Stesso manuale, altro paragrafo:

«In this manual the term "State" refers to the basic authority that normally establishes a Civil Aviation Authority (CAA) and appoints a Director General of Civil Aviation (DGCA) with powers to exercise authority over all civil aviation activities in the State.»

Secondo esempio, altro manuale ICAO:

«The specifications in ICAO Annex 14, Volume I, unless otherwise indicated in a particular context, apply to all aerodromes open to public use in accordance with the provisions of Article 15 of the Convention on International Civil Aviation. The responsibility to ensure safety and order at all aerodromes open to public use under their jurisdiction rests with the States. To this end, States need to establish appropriate criteria.»

Stesso manuale, altro paragrafo:

«Throughout this manual, the term "State" refers to the basic authority which establishes a Civil Aviation Authority (CAA) which has a Director General of Civil Aviation (DGCA) with powers to exercise authority, under the laws of the State, over civil aviation matters.»

Abbiamo volutamente evitato di fornire dettagli riguardanti i Manuali ICAO, fonti di questi esempi, perché riteniamo la citazione superflua per coloro che si "autoaccreditano" esperti o conoscitori della materia.

Ed è su alcuni di questi "autoaccreditatisi" esperti che intendiamo richiamare l'attenzione di chi legge e di chi ha responsabilità di governo e di gestione del sistema aviazione, perché i problemi che si sono accentuati di recente [ed i componenti delle Commissioni riunite lo hanno potuto constatare], hanno tra le molte cause anche il fatto che da almeno un lustro allignano in posizioni di rilievo soggetti che possiedono competenze specifiche piuttosto modeste. L'aviazione civile nazionale è sempre stata in grosse difficoltà dal punto di vista organizzativo però ha avuto anche alcune nicchie di alta professionalità e spesso di abnegazione, disseminate in vari enti e realtà operative, che hanno supplito con il loro impegno alle carenze del sistema.

In sostanza l'aviazione civile italiana, con particolare riferimento al trasporto aereo di passeggeri e merci, ha beneficiato fino alla metà degli anni 90 di una costante collaborazione tra coloro che possedevano capacità e conoscenza e coloro che governavano il sistema.

La efficacia della comunicazione tra i responsabili delle operazioni volo e manutenzione delle compagnie verso gli enti normativi e di sorveglianza dello Stato (DGAC, RAI) e gli enti di assistenza al volo (AAAVTAG) è stato un fattore determinante per il recupero di un adeguato livello di affidabilità della sicurezza del trasporto aereo italiano dal baratro degli anni 60-70.

Vedi: [Incidenti aerei in Italia negli ultimi trent'anni](http://www.airmanshiponline.com/spring99/articoli/incidenti1.html)

<http://www.airmanshiponline.com/spring99/articoli/incidenti1.html>

E non va dimenticato il contributo fondamentale dato alla individuazione dei miglioramenti strutturali dalle associazioni professionali con le loro componenti tecniche, prima l'ANPAC e successivamente l'APPL (U.P.) per i piloti e l'ANACNA per i controllori ATC. Questa collaborazione ha contribuito, in quasi un quarto di secolo, alla concreta individuazione di obiettivi di adeguamento delle infrastrutture aeroportuali italiane attraverso i **Comitati Aeroportuali di Sicurezza Operativa (CASO)**. Questo importante strumento di gestione della sicurezza delle operazioni sugli aeroporti nazionali è stato pressoché ignorato nelle varie audizioni dell'Indagine mentre avrebbe potuto essere richiamato da diversi rappresentanti delle parti coinvolte. Forse i vari interlocutori ne ignoravano gli aspetti e le implicazioni o forse alcuni di costoro erano consapevoli che approfondire l'argomento avrebbe comportato il rischio di scoprire il classico "can of worms".

Vedremo più avanti gli effetti di una partecipazione superficiale o la mancanza di partecipazione ai Comitati Aeroportuali di Sicurezza Operativa da parte di chi ha ruoli fondamentali in merito.

Chi ha provato [come tutti noi, quando eravamo in servizio attivo] a fare sicurezza collaborando costantemente con le altre componenti di una realtà aviatoria densa di problemi mai risolti da interventi politico-amministrativi coerenti, dopo la sofferta lettura di quanto è riportato nei resoconti stenografici delle undici audizioni, si vede obbligato a richiamare l'attenzione sull'aspetto più drammatico che **aggrava le conseguenze** del dissesto normativo di cui stiamo parlando da tempo:

la totale mancanza di aperta, reciproca, collaborazione per la sicurezza dell'intero sistema dovuta a scarse capacità o compromessa da alleanze o complicità finalizzate a interessi di parte o, peggio, strettamente personali. [che ricorda molto l'asserzione di Gerrard Bruggink]

Se ci fosse stata, anche in minima parte, questa disponibilità, se non vi fossero state delle preclusioni da parte di alcuni nei confronti di altri, per fini di affermazione personale nascosti persino dietro fini culturali, forse ci sarebbe stata una maggiore attenzione e rispetto per quello che Renzo Dentesano [voce fuori del coro] ha evidenziato da oltre un anno su questo sito e da quasi cinque anni ripetutamente con articoli e lettere su Air Press.

Tutto questo ben prima del disastro di Linate.

Ed ora la mancanza di disponibilità alla collaborazione si è inasprita fino allo "scaricabarile" e questo rende più difficile un'Indagine Conoscitiva Parlamentare in presenza di un'inchiesta per disastro colposo della magistratura.

Se lo scaricabarile da parte di alcuni può essere logico [non lecito] quello che dovrebbe sorprendere i Commissari sono altri atteggiamenti, che commenteremo per stanare gli "autoaccreditanti esperti" a cui abbiamo fatto riferimento poc'anzi. L'atteggiamento di questo tipo di esperti è quello di screditare un pò tutti in modo generalizzato usando dei pretesti di cui gli "auditori" parlamentari non sono certo in grado di comprendere la portata e quindi di controbattere; in tal modo si instaura una sorta di credibilità fittizia di questi cosiddetti esperti dell'argomento sicurezza operativa. Essi evitano accuratamente di far trapelare le posizioni di chiusura e di non collaborazione con quelli che stanno screditando e al tempo stesso evocano la massima cooperazione con altre realtà, di cui, ancora una volta gli auditori parlamentari non possono comprendere la portata limitata.

Audite! Audite!

Quella che segue è un'analisi di alcune dichiarazioni del presidente dell'Italian Flight Safety Committee, Silvano Manera, che è stato intervistato il 5 dicembre 2001, subito dopo il presidente di Alitalia Fausto Cereti in rappresentanza dell'Associazione nazionale vettori e operatori del trasporto aereo-Assoaereo.

Nell'occasione Manera si esprime, al solito, con eleganza di eloquio, che non va confusa con la proprietà di linguaggio, e che a volte non è nemmeno proprietà di termini, con lo scopo di incantare un uditorio di non esperti, proponendo tutto ciò che egli fa e coordina [la gestione del sistema di riporto BASIS o l'Italian Flight Safety Committee], come la massima espressione di sicurezza dell'aviazione nazionale.

Parla di risk management e di banche dati affermando:

«Per misurare il rischio è necessario, innanzitutto, identificare gli eventi. Esistono consolidate banche dati. Grazie all'Italian Flight Safety Committee, scusate se cito me stesso, tutti gli operatori italiani dispongono di una banca dati contenente informazioni sugli eventi relativi alla sicurezza identica a quelle disponibili nel resto del mondo e, quindi, sono in grado di scambiare dati con gli Stati Uniti o con l'Australia e di beneficiare, reciprocamente, di informazioni.»

Questo scambio reciproco ha però dei problemi a causa della non utilizzazione della lingua inglese da parte degli addetti all'inserimento dei dati della compagnia Alitalia. Essi non sono quei «...50 piloti che a turno li inseriscono nel computer» come dichiarò l'On.Martini in occasione della prima audizione, per fornire un esempio che nessuno era in grado di contestare in quella sede.

Infatti le analisi di criticità le fanno alcuni impiegati di concetto che a volte possono usare solo il buon senso e a volte hanno grosse difficoltà nell'attribuire il livello di rischio agli eventi, previsto dalla matrice BASIS [e di questa matrice parleremo ancora].

Ma Manera continua nella elencazione delle sue consapevolezze.

Cita la proporzionalità rilevata da H.W.Heinrich tra eventi di diversa gravità e afferma «...fare tesoro dell'esperienza maturata da altri è, nel trasporto aereo, una necessità assoluta...» e allora:

- dato che dichiara di essere in contatto con tutto quello che accade nel trasporto aereo mondiale,
- dato che partecipa alle riunioni del Safety Advisory Committee della IATA, di cui è vicepresidente,
- dato che afferma: «**Rammentiamo che le runway collision, come quella di Linate, si verificano sia a Taiwan con la Singapore Airlines, sia a Parigi, sia in qualsiasi altro aeroporto del mondo.**» e
- dal momento che nel mese di agosto 2001 il "caso" ha voluto avvisare di questo rischio anche gli operatori italiani con l'intrusione in pista dell'aereo Egypt Air a Malpensa [tanto che su questo sito abbiamo immediatamente proposto l'argomento in modo approfondito, ignorando che a Linate non vi fosse più un radar di terra, ma capirete che come "pensionati" questa conoscenza non ci competeva. Vedi: [Pistaaa!!!](http://www.airmanshiponline.com/18sep2001/14-Pistaaa.htm)
<http://www.airmanshiponline.com/18sep2001/14-Pistaaa.htm>

la domanda che sorge spontanea e che avrebbe dovuto risuonare nell'aula delle Commissioni riunite doveva essere:

«e allora, di fronte a tali consapevolezze, come mai il responsabile della qualità (e quindi della sicurezza, secondo le JAR-OPS1, più volte citate) del più importante operatore nazionale su Linate e per di più presidente di un comitato che riunisce altri operatori nazionali in grado di aumentare, a quanto egli dice, la consapevolezza dei rischi operativi, non ha fatto niente per denunciare agli enti preposti (ANSV, ENAV, ENAC, SEA) o far presente nei consessi che gli davano questa possibilità, come i Comitati Aeroportuali di Sicurezza Operativa, la necessità di una ricerca immediata dei fattori di rischio da intrusione in pista in termini strutturali (mancanza di radar), procedurali, normativi e amministrativi?»

Ma questa domanda non è stata posta né c'era qualcuno che poteva porla.

Tuttavia il presidente del Comitato, On.Paolo Romani, ha messo in evidenza una certa perplessità di fondo suscitata dall'eloquio di Manera che si riassume in alcune battute come: «Comandante Manera, la prego di condurre la sua illustrazione un pò più velocemente; riusciremo a seguirla ugualmente.»

E alla fine: «Ringrazio ancora il comandante Manera; tuttavia devo confessare che, dal suo intervento, non ho compreso se nel nostro paese ci troviamo, in tema di sicurezza del traffico aereo, effettivamente in una grave situazione, come quanto accaduto a Linate sembrerebbe far credere.»

Nella sua esposizione Manera aveva picchiato duro su ENAV e sulla neonata Agenzia Nazionale Sicurezza Volo (ANSV).

Nei confronti di ENAV aveva usato argomentazioni generiche, riferendosi ai frequenti cambi di codice trasponder, quando si vola in Italia nel passare da un area di controllo a quella adiacente, mentre, attraversando il resto d'Europa si mantiene un solo codice, dimostrando che egli non conosce i problemi reali dell'ente, circostanza che avrebbe dovuto farlo astenere dal fornire opinioni.

Però la sua affermazione faceva esclamare all'On.Giorgio Panattoni: «Questo è federalismo, o devolution!»

Nei confronti dell'ANSV aveva dapprima suscitato il dubbio che l'Agenzia fosse inadempiente nelle sue funzioni:

«Vorrei far presente che nel 1999 le raccomandazioni di miglioramento (dell'ANSV) sono state pari a zero, lo stesso nel 2000; quanto all'anno 2001, attenendosi all'unica informazione pervenuta a noi operatori, fino ad oggi l'unica raccomandazione di miglioramento si è riferita al problema causato dalla mancata compilazione di un certo modulo da parte dei piloti, peraltro inventato 20 anni fa, prima della adozione dei sistemi di trasmissione elettronica, Internet e quant'altro. Questa è l'unica indicazione di miglioramento ricevuta negli ultimi tre anni.»

Ovviamente **Bruno Franchi**, Presidente dell'ANSV, si è saputo difendere in modo coerente in occasione dell'audizione del 16 gennaio 2002, ma prima di vedere con quali argomenti, è necessario un commento alle affermazioni di Manera.

A parte il richiamo a Internet, che non ha niente a che fare con questo tipo di comunicazione e a *quant'altro* [classico termine di chi vuol riempire discorsi vuoti], il modulo di cui si parla, denominato **Air Traffic Incident Report Form** (ATIRF) non è affatto obsoleto come egli intende far credere, dal momento che ad esso fanno riferimento le norme JAR-OPS 1 [della cui certificazione il soggetto si fa vanto], come dimostrammo in seguito al commento sull'investigazione dell'ANSV sugli Airprox del dicembre 2000.

Vedere: [Altri commenti al rapporto d'inchiesta tecnica dell'ANSV sugli aircraft proximity del dicembre 2000](#)

<http://www.airmanshiponline.com/4luglio/03-Airprox.htm>

Mettemmo anche in evidenza che «Per quanto riguarda i comandanti di Air Europe e Meridiana potrebbe essere svolto un analogo approfondimento [riguardo alla mancata compilazione dell'ATIRF] ma ci basta rilevare che i loro rapporti sembrano non avere nemmeno la configurazione dell'ASR (Air Safety Report) di Alitalia.»

In tal modo rilevammo la mancanza di uniformità dei moduli delle compagnie e, al di là della critica all'investigazione dell'Agenzia, indicammo i veri difetti del sistema di riporto di cui Manera ha invece tessuto le lodi nella sua audizione facendo riferimento al "suo" IFSC.

Ora se guardiamo agli obiettivi che vengono elencati nel sito di IFSC, troviamo senza dubbio delle ottime intenzioni che non sono però confermate dai comportamenti:

- *facilitare lo scambio e la circolazione di informazioni significative ed urgenti fra gli operatori riguardanti la sicurezza del volo;*

Abbiamo visto che c'erano informazioni più che sufficienti **per chi avesse saputo** coglierle, riguardanti il **rischio** di intrusione in pista **con danni disastrosi**. Ed un evento che configuri tali conseguenze, anche se di **probabilità remota**, ha una valenza nella matrice BASIS che impone di **eliminarne il rischio**.

E' possibile, inoltre, che nessun operatore fosse stato informato (NOTAM o altro) che il radar di terra di Linate era fuori uso? Il Quality Manager del maggior operatore su Linate non avrebbe dovuto ignorarlo data la "poderosa" organizzazione di cui dispone.

- *indicare quali siano i più elevati standard di sicurezza per il trasporto aereo pubblico;*

Nelle attività di IFSC non si trovano riferimenti all'ICAO e ai suoi documenti.

Le norme ICAO [SARPs] sono dirette in massima parte agli Stati contraenti, ma per gli operatori, la conoscenza e l'applicazione dei principi su cui si fondano è di basilare importanza per realizzare **i più elevati standard di sicurezza disponibili**.

- *facilitare ed assistere gli operatori nella fase di costituzione di una struttura che si occupi di sicurezza del volo;*

Come sopra; senza i più elevati standard di sicurezza disponibili è difficile costituire una struttura coerente.

- *raccogliere e sviluppare il più elevato livello di esperienza professionale nel campo della sicurezza del volo;*

E come mai non è presente nessuna associazione professionale di piloti, controllori ATC e tecnici di manutenzione [ingegneri e meccanici; componente necessaria in ordine al problema delle SUP o Bogus Parts, completamente ignorato da IFSC]?

E come mai non è presente l'ENAV?

E perché l'UNAVIA non fa più parte di IFSC?

[Unavia è l'Associazione per la Normazione e la Certificazione nel Settore Aerospaziale]

Forse questi enti non hanno rappresentanti con adeguato curriculum?

- *attivare ogni opportuno rapporto con le autorità aeronautiche su specifici argomenti di miglioramento dei livelli di sicurezza di tutto il comparto del trasporto aereo;*
- *diffondere le informazioni utili allo sviluppo della cultura aeronautica in campo internazionale.*

Il dubbio sull'adempimento di questi obiettivi viene confermato dalle dichiarazioni del Presidente di ANSV, **dott. Bruno Franchi**, nel suo intervento del 16 gennaio, quando rispose alle seguenti questioni poste dall'On. Giuseppe Massimo Ferro:

«Presidente Franchi, vorrei leggerle qualche stralcio dell'intervento che ha tenuto in questo Comitato il comandante Silvano Manera, presidente dell'IFSC, secondo cui quando si verifica un incidente "si effettua una investigazione, si individuano i problemi, si emettono raccomandazioni..." «Volevo poi chiedere se esiste e, in tal caso, che tipo di rapporto esiste con l'IFSC, l'organismo privato presieduto dal comandante Manera, perché pare che disponga di una serie di dati abbastanza copiosa, nel senso che sembrerebbe che esista un *reporting* interno che può sicuramente consentire la prevenzione; secondo quanto dice Manera, l'Alitalia già lo fa. Ma questo non può essere un fatto solo interno all'Alitalia, ma dev'essere messo a disposizione dell'intero sistema.»

La risposta di Franchi:

«All'onorevole Ferro vorrei dare una risposta rapidissima sulle considerazioni del responsabile del settore qualità dell'Alitalia; mi sembra che il comandante Manera, oltre ad essere **scarsamente aggiornato sulla normativa vigente in materia, voglia travisare fortemente la realtà dei fatti**: nel 1999 non potevamo emanare raccomandazioni di sicurezza, dato che gli organi dell'agenzia si sono insediati il 29 novembre 1999; un ente partito da zero senza strutture e personale.

Le **affermazioni del comandante Manera sono quindi in malafede**, perché se avesse letto i nostri rapporti si sarebbe subito reso conto di quando si è insediata l'agenzia, cioè alla fine di novembre;»

Dobbiamo riconoscere che tutta l'audizione di Franchi, nell'illustrare il difficile compito della neonata Agenzia, è stata corretta e improntata all'obiettivo della massima chiarezza.

Nell'intervento del 5 dicembre, Silvano Manera aveva anche calcato la mano sul fatto che la conduzione dell'investigazione del disastro di Linate vedeva l'investigatore incaricato nel ruolo di Consulente Tecnico di Ufficio, sostenendo che a causa di questa circostanza non si potevano conoscere quei fattori causali che potessero consentire interventi di prevenzione immediati.

Anche in questo caso siamo di fronte a dichiarazioni che hanno lo scopo evidente di fuorviare chi non è esperto della materia con l'uso di frasi ad effetto e concetti ermetici.

Manera: «Di quanto accaduto l'8 ottobre scorso, pur essendo piuttosto informato, non so assolutamente nulla, perché l'inchiesta è condotta congiuntamente alla magistratura, che segreta ogni documento. Se non si separano le inchieste, non si può conoscere in tempo e velocemente ciò che può essere utile, anche se non necessariamente determinante. Del resto, un dubbio a noi è sufficiente per intervenire.»

Martini: «L'Agenzia ce lo potrebbe dire.»

Manera: «Sicuramente, ma credo che l'investigatore dell'Agenzia lavori insieme ai magistrati di Milano.»

Presidente (Romani): «Questo dipende dalla circostanza che l'Agenzia è CTU del magistrato?»

Manera: «Esattamente, è CTU dei magistrati di Milano.»

Presidente: «Mi sembra, tuttavia, che una situazione del genere, verificatasi in questa occasione, non si ripeta abitualmente. Si tratta di un caso anomalo rispetto alla regola.»

Manera: «Assolutamente, è un caso anomalo rispetto al resto del mondo aeronautico che, però, ci impedisce di avere la *factual information* e cioè - ripeto - una misurazione dei dati senza alcun tipo di commento, per ipotizzare interventi.

Mentre in merito al volo American Airlines 587, caduto a New York, disponiamo di una notevole quantità di - consentitemi l'espressione - «cibo per i pensieri», per studiare le possibili modifiche nelle procedure, uno specifico addestramento e tecniche di recupero dell'aeromobile da assetti inusuali, relativamente all'incidente di Linate, e ad altri che sono avvenuti in passato in Italia, non abbiamo nessuna indicazione su cui lavorare per poter migliorare.

Per quanto riguarda la richiesta volta a sapere se i «pezzi» del sistema vanno bene, la risposta è assolutamente no, non ho fatto questa affermazione; d'altronde non era compito mio né mia intenzione attribuire qualificazione ai pezzi del sistema. Volevo semplicemente dire che anche che laddove tutti i «pezzi» funzionassero, che anche laddove tutti rispettassero i regolamenti e le norme, non avremmo nessuna garanzia di avere la sicurezza.»

Se la frase "pur essendo piuttosto informato, non so assolutamente nulla" non ha bisogno di commento, vanno contestati i termini con cui vorrebbe addurre ragioni alla impossibilità di intervento della sua organizzazione.

All'inizio della sua esposizione Manera aveva decantato l'**approccio pro-active** (antero-attivo) **alla sicurezza**, da lui inteso, prevalentemente, come raccolta di dati su cui basare gli interventi. La raccolta dati, però, non può essere limitata alle segnalazioni Air Safety Report, ci sono altri criteri per intervenire **prima** dell'incidente.

F.O.Q.A. [Flight Operations Quality Assurance] è molto di più che un programma di safety report. E' sorveglianza costante, comunicazione efficiente, consapevolezza professionale, struttura di **supporto alle operazioni** adeguata, ben organizzata e composta da risorse umane competenti.

Il 28 novembre 1979, un DC10 della compagnia Air New Zeland impattò contro il Monte Erebus, in Antartide, a causa di un errato inserimento delle coordinate geografiche nel programma di navigazione elaborato periodicamente dall'**ufficio navigazione** della compagnia, assolutamente **non un pilot error**.

La ricerca di espedienti per risparmiare, attuata in un settore così delicato dell'attività operativa, come l'affidare la produzione della documentazione di rotta a subfornitori, è già un campanello d'allarme per l'**assicurazione qualità** delle operazioni. Un tale assetto organizzativo impone, ad esempio, un controllo accurato dei Notam e il corrispondente aggiornamento della documentazione di navigazione, per rilevare le variazioni significative per la sicurezza e agire secondo tutte le **possibili modalità di intervento**.

Una variazione significativa può essere: **ASMI U/S (Airport Surface Movement Indicator - fuori servizio)**.

In tal caso, tra le **possibili modalità di intervento** del Quality System di un COA (la compagnia) ci sarebbe la richiesta di convocazione del C.A.S.O., modalità che spiegheremo più avanti.

Si può avere bisogno dei risultati dell'inchiesta tecnica in un incidente che si presenta nuovo in relazione alle prime evidenze, come quello dell'Airbus AA 587 ma non c'è certamente bisogno di attendere alcunché per fare qualcosa, come maggior operatore a Linate, alla sinistra luce del disastro quando potrebbe, addirittura, **essere stato fatto qualcosa prima**.

Riguardo alla contestazione sul ruolo del CTU, ci troviamo sostanzialmente d'accordo, date le circostanze, sull'impostazione che è stata data, cioè la **funzione** dell'investigatore incaricato, condivisa con il ruolo di Consulente Tecnico d'Ufficio (CTU). All'inizio dell'inchiesta, questa scelta aveva provocato anche nel nostro gruppo una consistente perplessità.

Di fronte all'esigenza di dover consentire il completo accesso dell'investigazione tecnica alle evidenze del disastro, tale formula appare, in seguito al chiarimento fornito, come la soluzione migliore in assenza di una specifica normativa.

Ovviamente questa soluzione appare come il risultato di una coerente mediazione e della apertura culturale della magistratura inquirente, resta, quindi, la necessità di una soluzione normativa permanente.

Nei fatti, la questione posta dal magistrato al CTU è coerente con la filosofia ICAO.

«Dica il consulente, espletato ogni opportuno accertamento e considerati gli esiti dell'attività di indagine sinora svolti nell'ambito del procedimento, quali siano le cause del disastro verificatosi in Linate e descriva la dinamica dell'evento; riferisca su ogni elemento utile per la valutazione dei fatti».

Tanto è vero che lo stesso Bruno Franchi afferma:

«Come vedete non viene chiesto alcun accertamento di responsabilità, ma soltanto l'individuazione delle cause e la ricostruzione della dinamica dell'evento, il che coincide, direi perfettamente, con i compiti istituzionali affidati all'investigatore incaricato nel contesto dell'inchiesta tecnica.»

Torniamo ai rapporti dell'ANSV con l'IFSC e vediamo che lo stesso On. Giuseppe Ferro sembra aver colto che Manera: «...disponga di una serie di dati abbastanza copiosa, nel senso che sembrerebbe che esista un *reporting* interno che può sicuramente consentire la prevenzione; secondo quanto dice Manera, l'Alitalia già lo

fa. Ma questo non può essere un fatto solo interno all'Alitalia, ma dev'essere messo a disposizione dell'intero sistema.»

E' evidente che l'appunto dell'On. Ferro va fatto a Manera non a Franchi e che questa constatazione costituisce un'ulteriore elemento che avrebbe dovuto far porre nei confronti di Manera quella domanda che nessuno ha posto e che nessuno era in grado, forse, di proporre.

II CASO è la necessità

Infine, a smontare qualsiasi tesi di difficoltà di comunicazione delle compagnie [o dell'IFSC visto che Manera ama identificarsi con esso] con gli enti di Stato e con altre organizzazioni di servizi del trasporto aereo ai fini di una tempestiva individuazione di aree di rischio e di soluzioni di prevenzione, va fatto riferimento ai **Comitati Aeroportuali di Sicurezza Operativa**.

E' interessante l'appunto in merito che appare in un documento dell'ENAC, redatto per riassumere i riferimenti giuridico-normativi sulla vicenda di Linate.

«Nel descritto quadro normativo, il Direttore di Aeroporto esercita i poteri attribuitigli dal codice, tramite la emissione di proprie ordinanze, in termini di sintesi delle diverse esigenze espresse nell'ambito delle rispettive competenze e responsabilità anche esclusive dai vari soggetti operanti nello specifico aeroporto, comprese anche le società di gestione.

A tale proposito assume inoltre rilevanza il **Comitato Aeroportuale per la Sicurezza Operativa (C.A.S.O.)** che, costituito su ogni aeroporto, vede al proprio interno la presenza di rappresentanti sia statali che privati quali: ENAV, Capitaneria di Porto (per gli aeroporti costieri), Prefettura, gestore aeroportuale, Vigili del Fuoco, **rappresentanti dei vettori** e dei piloti.

Il C.A.S.O. esprime pareri e raccomandazioni in materia di:

- Piani di intervento in situazioni di emergenza e/o incidenti
- Piani di intervento su infrastrutture ed impianti di volo
- **Operazioni comunque connesse all'attività di volo**
- Assetti e regolamentazioni delle aree di movimento aeroportuale
- Normative e procedure sulla sicurezza operativa

Per quanto attiene più specificatamente l'attività del C.A.S.O. presso l'aeroporto di Linate, va sottolineato **che non risultano mai sollevate** da alcuno dei rappresentanti **osservazioni riguardanti la segnaletica e gli aiuti visivi** relativi al piazzale Ovest nonché i raccordi R5 ed R6.»

Se poi a rappresentare il proprio vettore su operazioni connesse all'attività di volo, un Quality Manager ritiene sufficiente che sia presente un funzionario di scalo, o addirittura nessuno, questa è una sua scelta, ma non ci si può aspettare che le conoscenze professionali di altre parti presenti o dello stesso Direttore di Aeroporto siano tali da individuare le dinamiche di rischio da intrusioni in pista.

La presenza dei **rappresentanti operativi dei vettori** fu valutata proprio in ordine alla loro consapevolezza diretta dei problemi di front line, quando furono istituiti i C.A.S.O. circa trent'anni or sono; nonostante l'età essi non sono certamente un'istituzione obsoleta, sono forse uno strumento trascurato e coloro che lo hanno trascurato su Linate probabilmente si troveranno a condividere delle responsabilità, quanto meno di ordine morale.

Infine, dal momento che la percezione dei problemi di circolazione al suolo su Linate [e su Malpensa] avrebbe dovuto raggiungere il Quality Manager di Alitalia [secondo le modalità di un quality system], e dal momento che egli partecipa "attivamente" al **Safety Advisory Committee (SAC) della IATA** [ma non sarà dentro a troppi

comitati?] avrebbe dovuto per lo meno informare i suoi corrispondenti di altre compagnie straniere che operano su detti aeroporti, riguardo ai problemi riscontrati. Senza attendere le riunioni del SAC, utilizzando messaggi scritti o per telescrivente [ma adesso c'è "Internet e quant'altro"].

Una volta questo tipo di comunicazione si chiamava **IATA Safety Information Exchange Program**.

Credo che alla luce di questi fatti qualcuno abbia il diritto di fare delle precise domande a **chi avrebbe dovuto essere nella posizione di avere la migliore percezione delle aree di rischio operativo in territorio nazionale**.

Il diritto a porre queste domande è di **PER OLSEN** [Head of Flight Safety and Quality Support - SAS].