

TO WHOM IT MAY CONCERN

by Capt. Renzo DENTESANO.

Non sorprende affatto che durante l'audizione presso le Commissioni Parlamentari Riunite del 16/1/2002 per l'indagine conoscitiva sulla *sicurezza del trasporto aereo in Italia*, pur su esplicita richiesta del Presidente della Commissione On. Romani (segnatamente a pag. 23 del resoconto dell'audizione), il Presidente dell'*Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo* prof. Bruno Franchi si sia schermato dal pronunciarsi alla precisa domanda su quale sia *«l'Ente che, secondo lei, dovrebbe essere preposto al controllo ed alla verifica ...»* in merito al funzionamento generale dell'amministrazione dell'aviazione civile nazionale della quale si stava trattando in tale sede.

Ebbene, sarebbe bastato che, senza compromettersi e senza addentrarsi ad esporre un parere personale sulle responsabilità inerenti all'evento di Linate del 8 ottobre 2001 sul quale veniva interrogato, egli si fosse limitato ad invitare la Commissione per l'indagine conoscitiva istituita a seguito di quel fatto, ad acquisire il risultato dell'**audit condotto dall'ICAO** in base al noto programma di sorveglianza sugli Stati contraenti della Convenzione di Chicago sull'organizzazione dell'Aviazione Civile italiana tra il dicembre del 1999 ed il giugno del 2001.

Il risultato di tale audit è stato tenuto finora **ben celato dall'ENAC perfino al Ministro vigilante** che all'epoca era il Responsabile pro-tempore del Dicastero dei Trasporti e della Navigazione.

Qualora tale legittima conoscenza dovesse venir negata alla Commissione istituita per l'indagine conoscitiva sulla sicurezza del trasporto aereo in Italia, vuol dire che sarà mia personale cura ottenerne la pubblica disponibilità attraverso una richiesta presso la Magistratura competente dell'accertamento delle responsabilità relative al disastro aereo di Linate.

Infine va rilevato il fatto (risultato una costante) che in sede di audizione, a causa della mancanza di presenza di un tecnico competente di supporto al Presidente della Commissione conoscitiva, nessuno è stato in grado di contestare affermazioni *false e fuorvianti* rilasciate da alcuni dei responsabili convocati a deporre.

Sintomatica risulta la dichiarazione rilasciata, come risulta a pag. 29 del resoconto della seduta del 16/1/2002, dal Direttore dell'aeroporto di Linate, con la quale egli dichiara testualmente: *«Il piano di intervento aeroportuale [Emergency Plan per l'ICAO] viene adottato con apposita "ordinanza" del Direttore di aeroporto sulla base d'una serie d'incontri in sede C.A.S.O., nei quali si decidono con la nostra presenza (fungiamo da notaio) le procedure d'intervento.»*

Perché nessuno ha contestato tale falsa affermazione (erano presenti due Parlamentari con esperienza di pilotaggio di aeromobili da trasporto civile, evidentemente non in grado di contestare alcunché) o quanto meno ha chiesto di **acquisire il decreto istitutivo del C.A.S.O.** (Comitato Aeroportuale di Sicurezza Operativa), emanato ad iniziativa dell'allora esistente D.G.A.C. del Ministero dell'Aviazione Civile (1972-73) a seguito del disastro aereo di Montagnalonga (Palermo)?

(ulteriore commento di Renzo Dentesano)

Se le Commissioni Parlamentari avessero potuto usufruire della presenza, dell'esperienza e della consulenza di veri tecnici della materia o almeno di **professionisti seriamente accreditati**, forse non sarebbero state accettate affermazioni del tipo (pag. 7 del verbale dell'audizione pomeridiana del 16/1/2002): *«Quando accade un incidente, due sono gli attori principali, maggiormente responsabili: il comandante e il controllore di volo [intendasi: controllore del traffico*

aereo – N.d.R.], che si assumono le proprie responsabilità, coscientemente derogando continuamente alle regole scritte per far funzionare il sistema» e quindi che: «anche nell'incidente di Linate le responsabilità più gravi sono del controllore di volo e del pilota», in tal modo emettendo una pubblica sentenza che decisamente non spetta a tale fonte.