

SICUREZZA ANCORA ANOMALIE
NELL'AEROPORTO LOMBARDO

Linate, anche per oggi si vola a rischio

Milano ha regole diverse da quelle internazionali. E a quattro anni dall'incidente che causò 118 vittime molti rilievi sulla sicurezza non hanno prodotto risultati. Lo spiega un rapporto dell'Enac che Panorama ha letto.

■ di GIACOMO AMADORI

Lil 15 luglio una colonna di fumo nero alta come un grattacielo è apparsa sopra il cielo di Linate. Per gli abitanti della zona è stato un déjà-vu dell'8 ottobre 2001. Quella notte era iniziato il bombardamento dei caccia alleati sull'Afghanistan e dopo poche ore, alle 8.10 del mattino, un'esplosione si sommò a quelle diffuse dai televisori: un aereo di linea della Sas aveva trovato sulla sua strada un piccolo velivolo privato e i suoi 4 occupanti. Alla fine i soccorritori contarono 118 vittime, il secondo più grave incidente a terra della storia dell'aviazione civile. E così, il 15 luglio scorso, in molti hanno pensato a un attentato terroristico o a un altro scontro mortale sulla pista, secondo i piloti di mezzo mondo troppo pericolosa (non c'è spazio per una frenata d'emergenza) e vicina alle abitazioni.

Per fortuna questa volta a bruciare, senza causare vittime, è stata una sala giochi del vicino luna park, ma l'angoscia dei milanesi per l'aeroporto cittadino non si placa. Un mostro che i reattori degli aerei fanno ruggire vicino alle case e che i sistemi di controllo antiattentato non rendono certo inespugnabile.

Recentemente una pistola è passata inosservata sul tapis roulant dei raggi x, mentre i furgoni per le riparazioni entrano ed escono dagli hangar praticamente senza subire controlli. Ma il problema principale dello scalo resta il rischio incidenti. Come dimostra il caso dell'aereo privato che il 15 giugno è atterrato per sbaglio sulla via di rullaggio anziché in pista.



Dopo l'incidente del 2001 l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, l'autorità investigativa che in Italia si occupa degli incidenti aerei e informa direttamente la presidenza del Consiglio con un rapporto annuale, preparò una relazione d'inchiesta che conteneva 18 raccomandazioni, alcune urgenti, per mettere in regola Linate. Oggi il presidente dell'Agenzia Bruno Franchi fa il consuntivo con *Panorama*: «L'Enac (*Ente nazionale aviazione civile*, ndr) ha sostanzialmente accettato le raccomandazioni, adottando provvedimenti che devono ora trovare applicazione a livello locale. Spiace però rilevare che non sia ancora stato attivato il Safety management system». In pratica il cuore della sicurezza aeroportuale, un coordinamento di enti e forze dell'ordine in grado di valutare le situazioni di rischio e di suggerire le possibili soluzioni.

«Linate rimane uno scalo poco sicuro» afferma il comandante Arturo Radini, consulente tecnico del Comitato 8 ottobre, un'associazione fondata dai parenti delle vittime con una chiara ragione sociale: occuparsi della sicurezza degli aeroporti italiani. Radini, corporatura robusta e casacca da giocatore di polo, è stato per anni uno dei responsabili dell'Ufficio sicurezza del volo dell'Alitalia.

Ora sfoglia la relazione dell'Ansv e scuote la testa: «In realtà molte raccomandazioni non sono state ancora applicate». Potrebbe sembrare materia da addetti ai lavori, ma alcuni punti in realtà sono facilmente comprensibili.

Per esempio l'Ansv chiedeva di verificare «la segnaletica e le procedure di movimentazione degli aeromobili al suolo». «E su questo tema resta ancora molto da fare» chiosa Radini. Lo conferma un documento riservato che *Panorama* ha letto: il Certificato datato 30 maggio 2005 firmato dall'Enac, l'ente che dipende dal ministero delle Infrastrutture e ha il compito di emanare norme sul trasporto aereo e controllare che vengano rispettate. Durante l'ultima ispezione a Linate ha annotato più di una mancanza.

Per esempio, il cartello Cat 1 che indica il punto in cui gli aerei attendono di entrare in pista nei giorni di scarsa visibilità «è rimasto delle stesse dimensioni (*dell'ottobre 2001*, ndr) con oscuramento dell'informazione Cat 1», cioè quasi invisibile per i piloti. Per quanto riguarda il «miglioramento della segnaletica orizzontale del piazzale nord», quello dove parcheggiano gli aerei di linea, si legge, «l'intervento è programmato per i prossimi mesi estivi da



TRAGEDIA EVITABILE

La pista dell'aeroporto di Linate oggi (a sinistra) e dopo lo schianto del Boeing della Sas dell'8 ottobre 2001 (qui sotto). Alcune delle anomalie riscontrate dopo l'incidente non sono state ancora sanate.



FOTOGRAFIA/ATA

Sea (il gestore privato dello scalo, ndr). Scadenza da concordare».

Non è finita: la torre di controllo non ha il monitoraggio automatico delle lampade del sistema Papi, quelle che, cambiando colore, indicano ai piloti se il loro aereo stia seguendo la giusta traietto-

ria per l'atterraggio. Inoltre mancano le «luci d'asse lungo i percorsi di rullaggio (fondamentali con nebbia e pioggia, ndr)» e le «stop bars (le luci che regolano l'accesso alla pista dai raccordi laterali per evitare collisioni, ndr) non sono alimentate con circuito separato a loro dedicato», come prevede la normativa internazionale. Un appunto, quest'ultimo, presente anche nel rapporto annuale dell'Ansv. In pratica le stop bar sono a rischio di corto circuito. E anche se a Linate assicurano che il problema sarà risolto prima dell'arrivo dell'autunno e della nebbia, il sistema elettrico dello scalo non lascia tranquilli.

Nei giorni scorsi il giudice per le indagini preliminari Guido Salvini, archiviando senza condanne un caso di blackout nell'aeroporto, ha biasimato le gravi omissioni nel settore: «Dimostrano una gestione superficiale (specie in fase manutentiva) dell'impianto di alimentazione dello scalo aereo di Linate, che

viceversa dovrebbe costituire un modello per progettazione, costruzione e manutenzione». Insomma, una rete elettrica usurata e mal governata in un aeroporto ad alto rischio, con i palazzi incolati in fondo alla pista.

Ma i problemi di Linate, secondo Maurizio Catino, professore milanese di sociologia dell'organizzazione all'Università Milano Bicocca e autore del volume *Da Chernobyl a Linate*, hanno una spiegazione non solo tecnica: «L'8 ottobre 2001 a uccidere 118 persone non sono stati solo gli errori umani, ma soprattutto quelli organizzativi che nello scalo restano numerosi, a partire dalla mancanza del Safety management system».

Per esempio, secondo l'Ansv, i controllori di volo dovrebbero indicare tutte le anomalie che notano. Ma all'agenzia, ogni anno (come risulta nei rapporti parlamentari), giungono ben poche segnalazioni. In più, secondo Catino, c'è un altro problema: «La scarsità di controlli sulla documentazione e la certificazione degli aeromobili che atterrano». Un'operazione che nel 2001 avrebbe potuto salvare molte vite: infatti il Cesna non aveva le carte in regola per atterrare a Milano.

Insomma, dietro al caos aeroporti, secondo gli esperti del Comitato 8 ottobre, c'è la disorganizzazione, pure certificata. Come? Gli aeroporti di tutto il mondo hanno una bibbia, l'Annesso 14 dell'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (Icao): un regolamento che da noi è stato recepito con qualche distinguo. Come dimostra la lettera inviata al segretario generale dell'Icao dalla direzione dell'Enac il 26 novembre 2003: all'interno l'elenco delle 20 «differences» nella costruzione e nell'esercizio degli aeroporti italiani rispetto al resto del pianeta. Un esempio? La pendenza di una pista in tutto il mondo si calcola facendo la media tra il

punto più alto e quello più basso lungo il percorso. In Italia si misura confrontando le altezze alle estremità: paradossalmente in mezzo potrebbe esserci una montagna. ●

Viale del Castro Pretorio, 118
00185 Roma
tel. +39 06 44 596 300-806
fax +39 06 44 596 301
e.mail: enac@enac.it

Ente Nazionale per l'Aviazione Civile
Il Direttore Generale



Roma, 26.11.2003
N.03-586/SNT

To: The secretary General
International Civil Aviation Organization
999 University Street
Montreal, Quebec
Canada H2C 5H7

Italian Representative C/o ICAO

Subject: Annex 14 - Notification of differences from annex 14 volume 1

ENAC-Italy has the honor to inform you that on 21 October 2003 ENAC issued the second edition of the "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti 2" (Regulation for construction and operation of aerodromes) prescribing national requirements deriving from the adoption of Annex 14, Volume I, International Standards and Recommended Practices (SARPs).

RAPPORTI RISERVATI

Sopra, la lettera dell'Enac all'Icao che sottolinea le differenze degli aeroporti italiani rispetto agli altri scali del mondo. A destra, il rapporto dell'ultima ispezione dell'Enac a Linate.

AEROPORTO MILANO LINATE CERTIFICATO IN DATA 30/05/04			
TIPO E DESCRIZIONE DELLA NON CONFORMITA'	Riferimento Regolamento ENAC	Scadenza (mesi)	Status al 31/03/05
riservato tipo 2			
Pista di volo. Strip. Adeguamento dei marcati "pavimenti" (pavimenti, tassellature vari ecc.) presenti nella strip.	Cap. 3 para 4.1.2.3	30/1/04	✓
Raccordo RS. Realizzazione della banchina del raccordo RS che deve essere di 30 per aeroporti di codice D	Cap. 3 para 7.11	30/1/04	✓
Posizione de-icing. Adeguamento ai requisiti regolamentari delle postazioni de-icing derivate da ICEI a sua collocazione in una posizione compatibile con la movimentazione e lo stazionamento degli aeromobili	Cap. 3 para 7.14	30/1/04	R