

**Com'è andata a finire?**

**4 MINUTI E 38 SECONDI**

**di Giovanna Corsetti**

### **MILENA GABANELLI IN STUDIO**

A Marzo 2004 avevamo parlato del livello di sicurezza dei nostri aeroporti, e del gravissimo incidente a Linate, dove da due anni mancava il radar di terra. Qualche giorno dopo a Milano veniva emessa la sentenza di primo grado.

### **GIORGIO PICCIRIELLO - fratello di una delle vittime**

LETTERA

"La mia firma non vale quanto quella della Fallaci o della Maraini, io sono semplicemente Giorgio Picciriello.

Il fratello di Agostino, una delle vittime di Linate. Quella maledetta mattina, alle 8 e 10, mentre io stavo facendo colazione, mentre io bevevo il tè, mio fratello stava morendo.

Corriamo verso Linate, ma ci sembra di non arrivare mai, sono le 9 e 20, arriviamo dinanzi all'aeroporto".

### **GIORGIO PICCIRIELLO- fratello di una delle vittime**

Siamo rimasti a quel punto lì dalle 9 del mattino fino a mezzogiorno e mezzo, l'una in questa sala.

### **GIOVANNA CORSETTI (fuori campo)**

Alle ore 8, 10 minuti e 21 secondi dell'8 ottobre del 2001 un aereo Cessna, partito dal piazzale Ata dell'aeroporto di Milano Linate, invade la pista mentre sta decollando un altro aereo, un Md87.

### **GIORGIO PICCIRIELLO- fratello di una delle vittime**

Ogni tanto arrivava il direttore dell'aeroporto, il sig. Fusco, si arrabbiava perché c'era brusio e doveva darci informazioni e ci raccontava tante di quelle fesserie. Diceva che l'aereo non si era incendiato assolutamente, che quella mattina non c'era nebbia&

### **GIOVANNA CORSETTI (fuori campo)**

Nell'urto con il cessna, l' Md87 perde un motore, si invola per 17 secondi , va a sbattere contro il deposito dei bagagli e si incendia. La visibilità a terra e' di 50 metri, in pista, meno di 200. L'aeroporto dal mattino e' in categoria 3 per nebbia.

### **GIORGIO PICCIRIELLO- fratello di una delle vittime**

Ci hanno portato nella zona militare dell'aeroporto di Linate, dove c'era una saletta allestita per i familiari. Noi non sapevamo assolutamente niente di quello che fosse successo. Troviamo una persona che ci chiede "avete portato degli effetti personali dei vostri cari, qualche radiografia dei denti?". E noi dicevamo "che vuole questa persona qua?". Lì ho detto parolacce, non mi sono più trattenuto. Chi ci accoglieva pensava

che ci avessero avvisati che erano tutti morti. E lì urla la Croce Rossa che ti forniva un bicchiere d'acqua non c'era un piano, non c'era assolutamente niente.

### **GIOVANNA CORSETTI (fuori campo)**

Lì dentro ci sono le vite di 118 persone. 110 sono i passeggeri del volo della Sas Sk 686 Linate-Copenaghen. E' il volo del mattino, 48 sono italiani, soprattutto giovani, giovani manager, imprenditori. Razza cara agli dei, con il successo addosso, corteggiata e contesa dalle aziende del nord Europa. Quattro sono i corpi dei passeggeri del Cessna. E' un volo dimostrativo, il presidente della star Luca Fossati, vuole ricomprare quello stesso Cessna già appartenuto a suo padre. Poi ci sono i corpi di 4 dipendenti della Sea, la società di gestione di Milano Linate. Il 4 giugno del 2003 si apre il processo, vengono rinviati a giudizio con l'accusa di concorso in omicidio colposo plurimo e disastro colposo i dirigenti di tutti gli enti, dell'Enac, dell'Enav e il direttore dell'aeroporto.

### **CELESTINA GRAVINA- Pubblico Ministero Processo Linate**

Questi signori non lo hanno visto il mostro all'intersezione tra R6 e la pista per gravissima incapacità

### **GIOVANNA CORSETTI (fuori campo)**

Il 16 aprile 2004 la V sezione penale del tribunale di Milano emette la sentenza di primo grado.

### **GIUDICE**

Condanna Gualano Sandro alla pena di anni 6 e mesi 6 di reclusione, Federico Francesco alla pena di anni 6 e mesi 6 di reclusione, Zacchetti Paolo alla pena di anni 8 di reclusione, Fusco Vincenzo alla pena di anni 8 di reclusione...

### **GIOVANNA CORSETTI (fuori campo)**

Il massimo era stato chiesto e il massimo è stato dato. Anzi, per il controllore di volo, Paolo Zacchetti, il tribunale raddoppia la richiesta del pubblico ministero Celestina Gravina e lo condanna a 8 anni, il massimo della pena anche per lui. Il tribunale riconosce a Zacchetti una colpa macroscopica, ritenendo che egli non rilevò la posizione esatta del Cessna, sebbene disponesse di in equivoche segnalazioni di localizzazione e così autorizzò colpevolmente la prosecuzione del rullaggio.

### **COMUNICAZIONE GROUND/CESSNA:**

"Nord, Romeo 5, richiamare davanti all'estensione della pista principale".

### **GIOVANNA CORSETTI (fuori campo)**

A Linate era costume "trattare disinvoltamente con i piloti dell'aviazione generale" e usare termini familiari, "extention" esisteva solo a Linate. Per il pilota tedesco "extention" non significa nulla e chiude dicendo:

## **COMUNICAZIONE GROUND/CESSNA:**

"Riporterò prima di raggiungere la pista".

## **GIOVANNA CORSETTI (fuori campo)**

Se un Readback, ovvero ciò che ripete il pilota, non è corretto il controllore deve far ripetere. Zacchetti non corregge e sottovaluta una scritta che il pilota del Cessna incontra e riporta.

## **ADALBERTO PELLEGRINO- Ex Portavoce Agenzia Nazionale Sicurezza Volo**

Dalla Torre si sente il controllore che dice "S4?", cioè con accento interrogativo. Si è capito dopo che il controllore non sapeva l'esistenza di questi segnali.

## **GIOVANNA CORSETTI (fuori campo)**

Non lo sapeva perché la scritta S4 non era più utilizzata, non era sulle carte aeroportuali, e non avrebbe dovuto essere sul raccordo R6. Per il giudice di primo grado l'ex amministratore dell'Enav, Sandro Gualano è venuto meno ai suoi obblighi funzionali in quanto non si è attivato in tempo utile per l'installazione di un nuovo radar di terra. Il radar di terra era assente da 2 anni, dal 29 novembre del 1999. Per il tribunale, l'assenza del radar avrebbe poi dovuto indurre Gualano, continua il tribunale, ad adottare procedure succedanee. Secondo l'Icao, l'organizzazione internazionale dell'aviazione civile, quando non si hanno tecnologie, si deve garantire lo stesso livello di sicurezza con le procedure. Se cioè non c'è il radar di terra, ma c'è una nebbia come quella dell'8 ottobre a Linate, si deve muovere un aereo per volta. E' evidente che non fu fatto. La sentenza di primo grado attribuisce all'ex direttore di Milano Linate, Vincenzo Fusco, una serie di negligenze: dal prendere atto passivamente della cessata funzionalità del radar di terra al disinteresse per la manutenzione e per le carenze della segnaletica orizzontale e verticale. Le scritte a terra erano fuori standard, con caratteri obliqui e spezzati e, soprattutto molto deteriorate. Questo ciò che videro i piloti l'8 ottobre in categoria 3. Poi non c'era più nessuna indicazione, nessuna scritta che identificasse i due raccordi. Sbagliare era facile. Questo è l'R5, nord, con il punto di stop, per poi decollare da qui. Questo il raccordo R6, sud, dove erroneamente si diresse il Cessna. Sempre secondo il tribunale, il direttore di Milano Linate non applicò nessuna misura restrittiva per la circolazione in categoria 3. Ne' l'aereo, ne' i piloti del Cessna avevano il necessario brevetto per poter volare in categoria 3. Ma i loro piani di volo furono approvati.

## **ADALBERTO PELLEGRINO- Ex Portavoce Agenzia Nazionale Sicurezza Volo**

E alle sei, dieci e ventuno minuti avviene qui la collisione, a 189 nodi.

## **GIOVANNA CORSETTI (fuori campo)**

Due secondi dopo la torre riceve l'allarme dal trasmettitore dell'nd87 della Sas. 4 minuti dopo parte la prima telefonata ai vigili del fuoco. 22 minuti dopo, i vigili sono ancora persi nella nebbia. Sarebbe bastato dotare i mezzi di soccorso di un comune navigatore satellitare, come quelli delle nostre auto. Nel 2001 la tecnologia era già disponibile dal 1999 e la presentazione in anteprima fu fatta proprio sul piazzale di

linate. Questo strumento li avrebbe portati in un minuto sul luogo dell'incidente. Ma i vigili del fuoco ne erano sprovvisti. Secondo le norme Icao, i tempi di intervento in un aeroporto non dovrebbero superare i 3 minuti, a Linate sono stati 25. Nell'audizione alla Camera dei Deputati del Presidente dell'Agenzia Nazionale per la sicurezza del volo si legge che i due piloti del Cessna sono morti a seguito dell'incendio e non dell'impatto. Sul resto delle vittime sappiamo poco, di autopsie ne furono disposte solo 10.

### **MILENA GABANELLI IN STUDIO**

Con l'aeroporto messo in quel modo, Il 7 luglio 2006 nella sentenza di appello le pene vengono ridotte e il responsabile degli scali milanesi Francesco Federico viene assolto e Fusco Vincenzo Che in primo grado era stato condannato a 8 anni, passa dal massimo della pena all'assoluzione per non aver commesso il fatto. Fusco e Federico, vuol dire Enac, cioè lo stato, che nell'imminenza degli incidenti disse : paghiamo subito i danni ai familiari, ma i conti li facciamo dopo. E i conti tornano. A vedere com'è andata a finire ci ritorna Giovanna Corsetti.

### **GIUDICE:**

&Condanna Gualano Sandro alla pena di anni 6 e mesi 6 di reclusione, Federico Francesco alla pena di anni 6 e mesi 6 di reclusione, Zacchetti Paolo alla pena di anni 8 di reclusione, Fusco Vincenzo alla pena di anni 8 di reclusione.

### **GIOVANNA CORSETTI (fuori campo)**

Ma nella sentenza di appello il 7 di luglio del 2006 le cose vanno in tutt' altra modo. Vengono ridotte tutte le pene e assolti il direttore dell'aeroporto Vincenzo Fusco e il responsabile degli scali milanesi Francesco Federico.

### **GIORGIO PICCIRIELLO - fratello di una delle vittime**

Io la ritengo offensiva per l'Italia, non per i familiari ma proprio per l'Italia. In un paese dove c'è giustizia una sentenza del genere a mio avviso non se la merita neanche l'Italia.

### **VITO RIGGIO - Direttore Generale ENAC**

Essendo ormai la società di gestione responsabile della sicurezza, tutti i profili di mancata manutenzione non potevano essere imputati all'ENAC.

### **GIOVANNA CORSETTI (fuori campo)**

Nelle motivazioni della sentenza di appello si legge che ne' da fonte legislativa, nè da fonte regolamentare, né indirettamente dalla fonte contrattuale è possibile individuare come si dovesse espletare il concreto obbligo di vigilanza e controllo di Enac sulle attività che costituiscono la vita dell'aeroporto. Gli uomini dell'Enac, Fusco e Federico, dovevano si' controllare, ma nessuno aveva detto loro come e su cosa. Si trattava di scegliere tra il dovere di controllare tutto o niente. Il giudice ha scelto niente ed ha assolto Vincenzo Fusco e Francesco Federico per non aver commesso il fatto.

### **GIORGIO PICCIRIELLO - fratello di una delle vittime**

Quello che mi è venuto in mente è che sicuramente qualcuno ha fatto pressione perché l'ENAC venisse completamente ripulito da questa sentenza. Ci sono grandi interessi in gioco, anche dal punto di vista assicurativo, visto che in questo panel hanno sborsato in tanti, assolvendo uno di questi sicuramente potrà riottenere quello che ha sborsato.

### **GIOVANNA CORSETTI (fuori campo)**

Dopo l'incidente, tutti gli enti e le compagnie coinvolte decidono di risarcire subito i familiari delle 118 vittime. Senza aspettare gli esiti del processo costituiscono un panel internazionale, stipulano cioè un contratto per pagare subito.

### **PIERLUIGI DI PALMA- Ex direttore generale ENAC**

Come ENAC entrammo direttamente in quanto soggetti non assicurati e al contrario le altre 4 parti sono state rappresentate dalle assicurazioni di riferimento.

### **GIOVANNA CORSETTI (fuori campo)**

Per l'Enav, la Sea, la compagnia Sas ed il Cessna pagarono cioè le assicurazioni. L'Enac, ente pubblico, non essendo assicurata, sborsò tutto di tasca propria, ma pose una condizione.

### **VITO RIGGIO - Direttore Generale ENAC**

Nell'ipotesi fossimo stati non responsabili i soldi tornavano a noi.

### **GIOVANNA CORSETTI (fuori campo)**

Per tutti si trattò quindi di un accordo bonario, cioè tutti pagarono 25 milioni di euro, senza stare a vedere di chi fosse la colpa e in che misura, e considerarono definitivamente chiusa la questione dei risarcimenti. Enac, cioè lo stato, invece versò i suoi 25 milioni, ma a condizione di rifare i conti alla fine.

### **PIERLUIGI DI PALMA - Ex direttore generale ENAC**

Con la sentenza di primo grado è evidente che noi non avremmo potuto ripetere le somme e forse avremmo recuperato i 25 milioni di euro e forse avremmo dovuto pagare anche qualcosa in più. Al contrario, con la decisione di secondo grado è evidente che l'intera somma messa a disposizione è ripetibile da parte dell'ENAC.

### **GIOVANNA CORSETTI (fuori campo)**

Se perciò la corte di cassazione confermerà la sentenza di appello, l'Enac riavrà dalle assicurazioni dei condannati 25 milioni di euro, gli interessi e qualcos' altro.

### **VITO RIGGIO - Direttore Generale ENAC**

Stiamo riformulando la nostra assicurazione, dobbiamo rivedere il parametro perché, siccome eravamo stati condannati, avevamo un rischio più alto, adesso abbiamo un rischio più basso perché siamo assolti.

### **GIOVANNA CORSETTI (fuori campo)**

Dopo il disastro di Linate, per espresso volere della corte dei conti, in considerazione dei forti rischi patrimoniali, anche l'Enac stipulò un'assicurazione.

### **GIOVANNA CORSETTI**

E quanto vi costa?

### **VITO RIGGIO - Direttore Generale ENAC**

Ci costerebbe 5 milioni di premio che appunto sono tanti e probabilmente sono troppi rispetto al fatto che adesso siamo stati assolti.

### **GIOVANNA CORSETTI (fuori campo)**

Come per la propria auto, il premio dell'assicurazione si paga in base al rischio, cioè agli incidenti provocati. L'Enac condannata al massimo della pena paga anche il massimo del premio assicurativo, l'Enac assolta vince anche con l'assicurazione. Potrà quindi richiedere parte dei 10 milioni di euro che in due anni ha già versato, più gli interessi. In tutto oltre 40 milioni di euro. Lo stato è il banco e non perde mai!

### **MILENA GABANELLI IN STUDIO**

Lo stato spinge gli altri ad assicurarsi ma lui non lo fa. Nell'immediatezza dei fatti paga subito i familiari delle vittime e si assume la responsabilità morale. Nel 2002 sigla un accordo con gli altri soggetti coinvolti nell'incidente, cioè Enav e Sea, dove si dice: "Se saremo assolti, i condannati dovranno restituirci i soldi". La cosa curiosa è che sull'accordo sta scritto "strettamente confidenziale". Nessuno deve sapere. Lo stato contro lo stato è un processo impossibile. E adesso vediamo le altre promesse fatte, su alcune piste che nel 2004 erano messe male. Ripartiamo ancora da Linate.

### **GIOVANNA CORSETTI (fuori campo)**

Restiamo ancora a Linate, ma questa volta appena fuori l'aeroporto. Nel 2004 ci eravamo occupati del progetto ellisse, noto come l'Ufo, il grande centro commerciale di 45 mila metri quadrati che doveva sorgere a 25 metri dalla pista di Linate. Allora Vito Riggio, presidente dell'Enac, disse no all'ellisse e no fu. Ma ora c'è Firenze.

### **ORNELLA DE ZORDO - Capogruppo Unaltracittà/unaltromondo**

L'aeroporto di Firenze è praticamente accerchiato da tutta una serie di insediamenti.

### **CITTADINO DI CASTELLO**

La prima cosa che si vede sono proprio in testata i palazzi di Castello. Quello è il Centro delle Poste, il palazzo nero, più a sinistra è l'IPER COOP. Laggiù c'è il Polo Universitario Scientifico, lo stanno ancora edificando ed è vicinissimo alla pista dell'aeroporto. Questa qui, di fronte a noi, è la pista dell'aeroporto.

### **GIOVANNA CORSETTI (fuori campo)**

Tra palazzi universitari e supermercati, in mezzo c'è una pista di poco più di 1600 metri, con dietro la montagna e davanti l'autostrada a11 Firenze mare. Ogni misura e'

presa al pelo, basta un errore minimo o un imprevisto per finire col muso sull'asfalto e il gard rail dell'autostrada. Ed e' gia' successo, nel '97. Secondo il comune di Firenze, intorno a questa pista puo' starci ancora qualcos'altro.

### **ORNELLA DE ZORDO- Capogruppo Unaltracittà/unaltromondo**

Ora, l'ultimo pezzettino che apparentemente adesso è ancora verde, quello dove ora ci troviamo, verrà urbanizzato pesantemente perché c'è già una convenzione col comune di Firenze da parte del proprietario, Fondiaria, che è nientemeno che Salvatore Ligresti, il quale può costruire su questa striscia parallela alla pista un milione e trecentomila metri cubi di cemento.

### **GIOVANNA CORSETTI (fuori campo)**

Secondo le norme Icao, per avere aeroporti sicuri fino a 300 metri dalla pista non si dovrebbe costruire nulla, poi solo costruzioni molto basse e distanziate, altrimenti si è costretti ad atterrare così.

### **CITTADINO CASTELLO**

La gente ha paura, abbassa il capo quando lo vede passare. Ci credo io che abbassano il capo&

### **GIOVANNA CORSETTI (fuori campo)**

A Firenze, allora, per star nelle leggi aeroportuali, hanno contato ben bene i metri e rotella alla mano a metro trecento uno&

### **CITTADINO CASTELLO**

Dove si cominciano a vedere le gru verrà tutto edificato.

### **GIOVANNA CORSETTI (fuori campo)**

Il 18 aprile 2005, Salvatore Ligresti, Presidente di Fondiaria Sai, ha stipulato una convenzione con il comune di Firenze per realizzare la piu' grande opera urbanistica del dopoguerra, un miliardo di euro l'investimento, termine lavori 2014. Ma, corregge Ligresti, "faremo prima, c'e' ampia disponibilità di bilancio". Bilancio che in realtà non dovrebbe essere lui a firmare avendo perso i requisiti di onorabilità, in seguito alle condanne, confermate in cassazione, per corruzione riguardo agli appalti della metropolitana di Milano, l'accordo Eni-Sai e qualcos'altro.

### **ORNELLA DE ZORDO- Capogruppo Unaltracittà/unaltromondo**

Questa urbanizzazione non risponde ad una richiesta, a un bisogno della città, ma semplicemente ad un grandissimo affare che Ligresti può fare e dunque gli è stato dato il permesso di costruire e poi la domanda che noi ci siamo posti è: ma chi ci andrà in questo milione e trecento metri cubi di cemento? Abbiamo saputo che la Provincia di Firenze, ma anche la Regione, hanno già detto che sposteranno qui i loro uffici. Insomma, viene da dire che qui il pubblico paga, in senso lato, 2 volte Ligresti, gli fa fare 2 volte un affare: uno perché gli consente di costruire, due perché va a comprare degli immobili che certo non sarebbero così appetiti da tutta queste folle che

vogliono venire ad abitare qui vicino all'aeroporto.

**GIOVANNA CORSETTI (fuori campo)**

Gli aeroporti sono rumorosi, molto, a volte troppo.

**CITTADINO CASTELLO**

Bisogna stare zitti quando passa un aereo e si dice "aspetta un attimo, passa l'aereo; ecco, è passato, ora riparlami". Fanno un tale casino- scusate la parola - che non è vivibile.

**GIOVANNA CORSETTI (fuori campo)**

Non secondo le amministrazioni fiorentine, che hanno previsto di trasferire qui i loro uffici.

**ORNELLA DE ZORDO- Capogruppo Unaltracittà/unaltromondo**

Una notizia degli ultimi giorni: Ligresti ha anche acquistato il 2% delle azioni dell'aeroporto stesso. Dunque, come dire, Ligresti ha veramente messo le mani sulla città.

**VITO RIGGIO- Direttore Generale Enac**

Noi non possiamo impedire alle autonomie della città di presentare progetti che per altro abbiamo già avvisato essere in forte contrasto con la possibilità di espansione di un aeroporto che è già molto stretto, ma anche lì senza il parere dell'ENAC non si potrà costruire niente, a meno che non si preferisca chiudere l'aeroporto.

**GIOVANNA CORSETTI**

Sa che il cantiere e' gia' stato aperto?

**VITO RIGGIO, Direttore Generale Enac**

Noi abbiamo fatto presente che il codice della navigazione è in funzione, quindi chiunque abbia cantierato prima che sia stato completato lo studio sul rischio lo ha fatto a proprio rischio e pericolo dal punto di vista anche delle responsabilità.

**GIOVANNA CORSETTI (fuori campo)**

Sempre 2 anni fa' avevamo verificato le condizioni di un altro aeroporto: l'aeroporto di Palermo. A Palermo mancavano le vie di fuga, richieste dall'icao, su tutte e due le piste, e la segnaletica risultava diversa da quella riportata sulle carte aeroportuali.

**PILOTA ANONIMO**

C'è una riga disegnata per terra che ci dice un margine, cioè che la pista finisce lì, invece la pista finisce diverse decine di metri prima. Per questo motivo a Palermo avevano dovuto spegnere l'IlS, una radio assistenza che consente agli aerei di atterrare in tutta sicurezza anche in condizioni critiche di visibilità.

**ANONIMO**



Torre Raisi da UCS4

**GIOVANNA CORSETTI (fuori campo)**

Vediamo se dopo 2 anni e' cambiato qualcosa.

**FILIPPO CAPUANO- Capitano Aviazione Civile**

Questi sono lastroni in calcestruzzo che sono stati interamente rifatti, cioè questa zona del piazzale è completamente nuova. Sono stati eliminati tutti i difetti che questa zona presentava.

**GIOVANNA CORSETTI (fuori campo)**

Vie di fuga e segnaletica ora sono a norma e l'is e' stato riattivato.

**GIACOMO TERRANOVA- Amministratore Delegato Gesap**

Il valore positivo di una trasmissione intelligente che faccia da stimolo è anche questo. Tra l'altro credo che gli effetti prodotti da indagini di trasmissioni di questo tipo si ripercuotano su tutto il sistema aeroportuale.

**GIOVANNA CORSETTI (fuori campo)**

Qualche volta fa piacere sentir parlar bene anche dei giornalisti, ma la verità è che a Palermo sono arrivati i soldi dall' Europa, come si legge su questo cartello informativo nello stesso aeroporto.

**NADIO DI RIENZO- Direttore Generale ENAV**

L'ammodernamento degli aeroporti del Sud sono anche fondi diciamo statali e anche europei, in qualche modo.

**GIOVANNA CORSETTI**

Abbiamo imparato ad usarli?

**NADIO DI RIENZO- Direttore Generale ENAV**

Abbiamo imparato ad usarli sicuramente e da questo punto di vista siamo stati anche molto efficienti perché poi i programmi sono stati realizzati e anche da questo abbiamo avuto una premialità ulteriore, nel senso che ci sono stati attribuiti altri fondi proprio perché effettivamente poi abbiamo realizzato i programmi.

**GIOVANNA CORSETTI (fuori campo)**

Sempre nel 2004 avevamo fatto una ricostruzione di un altro incidente che vogliamo farvi rivedere esattamente così come ve lo avevamo raccontato allora. Genova, 25 febbraio 1999: il dornier 328 inizia la manovra di atterraggio sulla pista 29, si abbassa ma non perde velocità, supera la zona di atterraggio prevista, arriva lungo, come si dice in gergo tecnico. Quasi a metà della pista il pilota cerca di frenare, l'aereo sbanda verso destra e poi verso sinistra, travolge il muretto a fondo pista e finisce in mare. Non e' vero che il pilota e' arrivato lungo. Lui, probabilmente, ha toccato bene. In quell' incidente, costato la vita a 4 persone, una hostess e tre passeggeri, sarebbe

stato l'aereo ad avere problemi.

**DAVIDE ROMANO - Avvocato**

Era un pezzo probabilmente non funzionante del circuito frenante, quindi non effettivo, taroccato.

**GIOVANNA CORSETTI (fuori campo)**

"Taroccato": come si taroccano le borse di gran marca o le magliette. Sono cioè pezzi di ricambio spacciati per originali, nuovi e ben conservati e invece sono copie o vecchi pezzi ripuliti e con tanto di certificato di garanzia. Uno di questi pezzi avrebbe causato l'incidente di Genova.

**VITO RIGGIO- Direttore Generale Enac**

Non mi pare proprio&.E' emerso dove?

**GIOVANNA CORSETTI (fuori campo)**

Lo dice questa informativa della Guardia di Finanza.

**DAVIDE ROMANO- Avvocato**

"&..sarebbe da ricondurre a forniture fallate, con particolare riferimento all'impianto frenante dell'aeromobile". A seguito dell'incidente l'intero aeromobile, decomposto, servì per la reimmissione nel mercato degli stessi pezzi come pezzi nuovi e non incidentati,.

**GIOVANNA CORSETTI (fuori campo)**

Non si butta niente. L'aereo fu comperato e rivenduto per buono.

**DAVIDE ROMANO - Avvocato**

A seguito dell'incidente i resti del velivolo sarebbero stati venduti alla Panaviation che a sua volta li avrebbe rivenduti a terzi". Quindi il riutilizzo degli stessi pezzi taroccati.

**VITO RIGGIO- Direttore Generale ENAC**

No, no&guardi, le informative della Guardia di Finanza, fino a quando non si traducono in iniziative della magistratura, sono materiali propedeutici. A noi non risulta, ma comunque, dovesse risultare, si farà una indagine interna.

**MILENA GABANELLI IN STUDIO**

L'ENAC è l'ente di controllo, è uscito pulito da Linate, ma qualcosa ha imparato e qualcosa ha fatto, ha oggettivamente migliorato la situazione di alcuni aeroporti critici, ha obbligato tutti gli aeroporti a certificarsi che vuol dire rispondere a dei requisiti di sicurezza altrimenti si chiude, e ha potenziato i controlli. Per fare questo ci vogliono soldi, ma adesso ce ne sono pochi e glieli stanno levando. Per un po', diciamo, si potranno usare i soldi recuperati sulla strage di Linate.