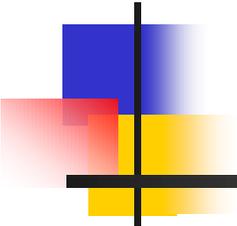


LINATE 8 OTTOBRE 2001:

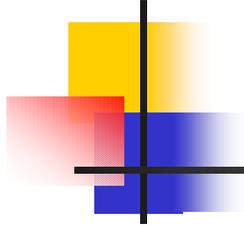


□ UN FLOP INVESTIGATIVO

□ UNA SCOMODA EVIDENZA

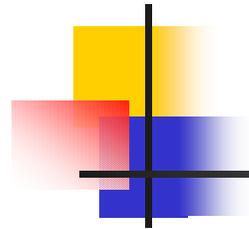
II° PARTE

COM.TE GIULIANO MANSUTTI
08 OTTOBRE 2007



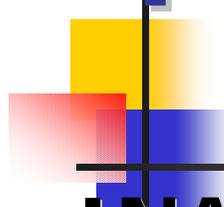
UN FLOP

INVESTIGATIVO



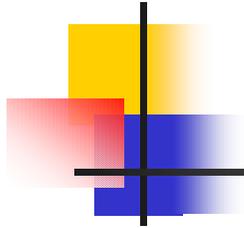
LE REGISTRAZIONI ORIGINALI T/B/T E LE PISTE-LINEE TELEFONICHE

FLOP INVESTIGATIVO



- **INADEGUATO ASCOLTO, TRASCRIZIONE, DUPLICAZIONE DEL NASTRO ORIGINALE PER LE FREQUENZE 118.1 (TORRE)– 121.8 (GROUND) E PER LE LINEE TELEFONICHE DELLE PISTE nn. 6, 9, 50 e nn. 16, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, NELL'ARCO ORARIO 05.58 - 06.11 UTC DEL 8 OTTOBRE 2001.**

ANSV e TRASCRIZIONI

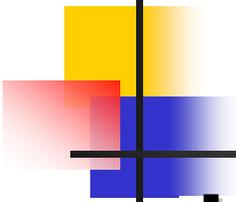


REGISTRATORE

RACAL ICR 64:

**UNICA REALE
FONTE DI PROVA
INVESTIGATIVA**

ANSV E TRASCRIZIONI



- **UNICA FONTE DI PROVA PER LA RISCOSTRUZIONE DEGLI EVENTI: RACAL ICR 64**
- **CHI HA AVUTO ACCESSO DIRETTO ?**
- **CHI HA REDATTO LE TRASCRIZIONI?**

VALIDITA'

TRASCRIZIONI (1)

- **RACAL ICR 64:
L'IMPORTANZA E LA
VERIFICA DELL'INTEGRITA'
DEL MEZZO DI PROVA**
- **I° TRASCRIZIONE**
- **II° TRASCRIZIONE**

VALIDITA'

TRASCRIZIONI (2)

- **LE ATTUALI TRASCRIZIONI DISPONIBILI SONO COMPLETE ED ESAUSTIVE O, DIVERSAMENTE, L'INTEGRITA' DEL RACAL ICR 64 RISULTA COMPROMESSA E ANCHE LA RICOSTRUZIONE DI TUTTE LE PISTE, LINEE TELEFONICHE SOTTOPOSTE ALLA REGISTRAZIONE ?**

APPELLO

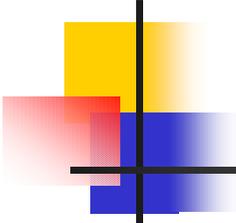


REPUBBLICA ITALIANA

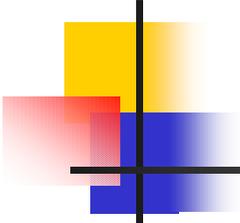
CORTE D'APPELLO DI MILANO
SEZIONE QUARTA PENALE

- **E' PACIFICO CHE TUTTI GLI ATTI FURONO MESSI A DISPOSIZIONE DELLE PARTI; E SE ANCHE LA BOBINA N.133 (O RACAL ICR 64) POI UTILIZZATA IN QUESTA SEDE A SEGUITO DELLA DECISIONE DI RIAPRIRE IL DIBATTIMENTO ERA MATERIALMENTE RIMASTA NEGLI UFFICI DEL P.M. PROCEDENTE, CIO' NON DI MENO ESSA ERA A DISPOSIZIONE DELLE PARTI, ALLE QUALI COMUNQUE FU CONSEGNATO UN SUPPORTO D.A.T. NEL QUALE ERANO STATE RIVERSATE LE CONVERSAZIONI T-B-T, ASSERITAMENTE IN MODO INCOMPLETO.**

APPELLO

- 
- **IN REALTA', CHE IL SUPPORTO FORNITO ALLE PARTI CONTENESSE QUANTO NECESSARIO A FINI DI PROVA E' DIMOSTRATO, A POSTERIORI, DAL FATTO CHE LE PARTI HANNO FATTO ABBONDANTI CITAZIONI A TALI CONVERSAZIONI NEGLI STESSI ATTI D'APPELLO (E NEI RELATIVI ALLEGATI) E CHE QUELLE AUTORIZZATE DURANTE IL GIUDIZIO DI APPELLO ALL'ASCOLTO.....**

APPELLO



- **...E AL RIVERSAMENTO DELLE "PISTE" NON COMPRESI IN QUELLA PRIMA OPERAZIONE DISPOSTA DAL P.M. NON HANNO PRODOTTO ALCUN ELABORATO OD OSSERVAZIONE SUL RELATIVO CONTENUTO.**

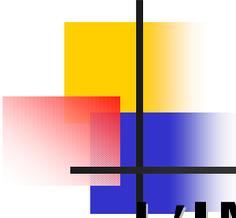
APPELLO

- 
- **IN FATTO, CONSENTE DAVVERO UNA MIGLIORE E SICURA RISCOSTRUZIONE DI QUANTO ACCADUTO LA MATTINA DELL'8 OTTOBRE 2001, LA VALUTAZIONE E' ESSENZIALE CON RIFERIMENTO ALLA POSIZIONE DI ZACCHETTI E, IN OGNI CASO, UTILE ANCHE PER QUANTO RIGUARDA GLI ALTRI IMPUTATI, PERCHE' CHIARISCE IN MANIERA DEFINITIVA ED INEQUIVOCABILE TALUNI DUBBI AVANZATI QUA E LA' (L'USO DEL RACCORDO R6 IN CASO DI BUONA VISIBILITA' ; IL RISCHIO DI CONFONDERE R5 ED R6 ANCHE CON BUONA VISIBILITA' L'EFFETTIVO ERRORE DI ZACCHETTI NEI COLLOQUI CON I PILOTI DELLA CESSNA.**

APPELLO

- **...CONSENTE DI AFFERMARE CHE LA CONSULENZA PICA (REGOLARMENTE ACQUISITA AGLI ATTI DOPO L'ESAME ED IL CONTROESAME DELLO STESSO C.T.) PUR IN ASSENZA DI INTEGRALE TRASCRIZIONE DELLE CONVERSAZIONI, NE' RIPORTO'FEDELMENTE L'ESSENZIALE E PERVENNE A DETERMINATE CONCLUSIONI SENZA SOTTOVALUTAZIONI DEL MATERIALE UTILE PER LA RICOSTRUZIONE DEL DISASTRO.**

APPELLO

- 
- **...L'IMPONENTE DOCUMENTAZIONE RACCOLTA DAL P.M., IN PARTE LA CONSULENZA PICA E, OGGI, LA PERIZIA TERLINGO COSTITUISCONO CARDINI SU CUI FONDARE LA DECISIONE, ESSENDO PROVE A VALORE MARGINALE, SIA LE DICHIARAZIONI RESE DAGLI INPUTATI (SOVENTE CONFUSE) SIA LE TESTIMONIANZE ASSUNTE, DECISAMENTE INUTILI QUANDO SI DEVONO VALUTARE POSIZIONI (FUSCO E FEDERICO IN PARTICOLARE) LA CUI RILEVANZA E COLLOCAZIONE NEL PROCESSO DIPENDE PRESSOCHE' ESCLUSIVAMENTE DALL'INTERPRETAZIONE DI NORME LEGISLATIVE E REGOLAMENTARI E DI DOCUMENTI.**

APPELLO

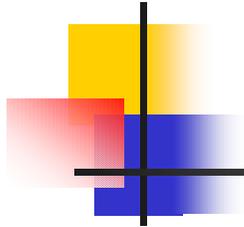


REPUBBLICA ITALIANA

CORTE D'APPELLO DI MILANO
SEZIONE QUARTA PENALE

- **L'ALTRA POSSIBILITA' E' CHE IL PILOTA AVESSE VOLUTAMENTE IMBOCCATO R6, PER ABBREVIARE LA STRADA CHE L'AVREBBE PORTATO ALLA PISTA DI RULLAGGIO, ATTRAVERSO LA PISTA, IN SOSTANZA SEGUENDO IL PERCORSO INVERSO A QUELLO FATTO DOPO L'ATTERRAGGIO, QUAND'ERA STATO AUTORIZZATO A RULLARE SU R6 PER RAGGIUNGERE IL PIAZZALE ATA**

RICADUTE

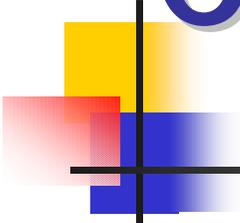


ANALISI INVESTIGATIVE

VS

CAUSE – CONCLUSIONI

NELLA PERIZIA C.T.U. PROCURA



C.T.U. PROCURA

CLASSE DI MERITO

PROCURA DELLA REPUBBLICA
presso
IL TRIBUNALE DI MILANO

RELAZIONE TECNICA
sulle
INCIDENTI AERONAUTICI

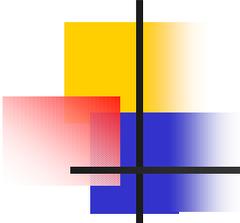
CASO 00/01 IN PSIA
sulle
Boeing MD-87 (volo SAS 086)
e
CAUSAZIONE SIA GENOVA

Aviazione: J. MANSUTTI - 08 Ottobre 2007

Autore della relazione tecnica: Com. M. D. C.

Dalla parte dei piloti del D-IEVX, si può ritenere che essi fossero certi di essere sul raccordo diretto alla pista principale ma che non avessero la sicurezza della sua denominazione per l'assenza della segnaletica verticale.

Si può considerare comunque ragionevolmente certo che essi avessero coscienza della loro posizione rispetto alla pista principale 36Right/18Left alla quale si stavano avvicinando, come avevano esplicitamente dichiarato.



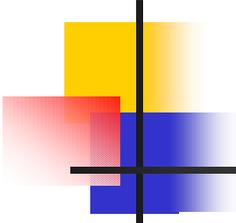
C.T.U. PROCURA

CAUSE DELL'INCIDENTE

Per tutto quanto finora analizzato sulla base della documentazione disponibile e degli ulteriori accertamenti si può ragionevolmente affermare, in risposta ai quesiti formulati dal Magistrato titolare del procedimento, che il disastro aereo verificatosi sull'aeroporto di Milano Linate in data 8/10/2001, secondo la dinamica già descritta in relazione, sia da attribuire alle seguenti cause primarie:

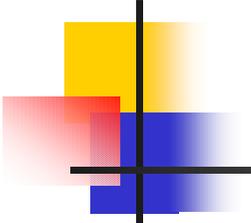
- un errore da parte del pilota ai comandi del velivolo Cessna 525 A con marche D-IEVX il quale, in fase di rullaggio, imboccava un raccordo diverso da quello per il quale era stato autorizzato e che lo portava ad intersecare la pista di decollo, a ciò indotto da un addestramento carente, da una fraseologia non standard, da segnaletica ingannevole e da una cartografia non rispondente alla realtà aeroportuale;

**...SEGUONO COME CAUSE PRIMARIE ANCHE ERRORE
CONTROLLORE...MANCANZA RADAR E...
MANCATA IMPLEMENTAZIONI PROCEDURE**



EVIDENZE

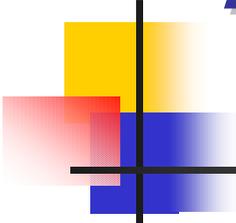
- **IL GIP, DAL CANTO SUO, PUR DANDO ATTO CHE LA TINTA DEI DUE MARKINGS ERA COSI' SBIADITA CHE LA LORO CONFORMAZIONE ERA A STENTO DISTINGUIBILE CON VISIBILITA' OTTIMA, OPTA PER UNA SOLUZIONE AFFATTO DIVERSA, AFFERMANDO CHE I PILOTI ERANO DEL TUTTO CONSCI DI ESSERE SU R6, CHE LE CONDIZIONI DI NEBBIA NON AVREBBERO LORO IMPEDITO COMUNQUE DI AVERE VISIONE DI QUELLE RIGHE, IPOTIZZANDO ANCHE CHE, SCESI DALL'AEREO DOPO L'ATTERRAGGIO DI UN'ORA PRIMA, VI AVESSERO CAMMINATO SOPRA**



A.N.S.V.

**L'ANSV E' UNA ISTITUZIONE PUBBLICA,
CARATTERIZZATA DA AMPIA
AUTONOMIA, POSTA IN POSIZIONE DI
TERZIETA' RISPETTO AL SISTEMA
AVIAZIONE CIVILE, A GARANZIA DELLA
OBIETTIVITA' DEL SUO OPERATO,
COSI' COME RICHIESTO DALLA CITATA
DIRETTIVA COMUNITARIA 94/56/CE**

ANSV: AUTONOMIA



PER GARANTIRE LA SUDDETTA POSIZIONE DI TERZIETA', L'ANSV E' STATA POSTA SOTTO LA VIGILANZA DELLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI. SI TRATTA QUINDI DELL'UNICA ISTITUZIONE AERONAUTICA CHE NON E' SOTTOPOSTA ALLA VIGILANZA DEL MINISTERO DELLEINFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

RISCONTRO

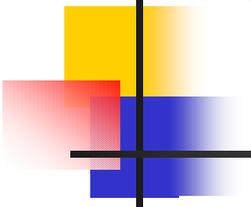


REPUBBLICA ITALIANA

CORTE D'APPELLO DI MILANO
SEZIONE QUARTA PENALE

- **“LA RELAZIONE ,OLTRETUTTO, ERA IL FRUTTO DELL’ATTIVITA’ DI UN ORGANO AMMINISTRATIVO SOTTOPOSTO A CONTROLLO POLITICO E CON COMPITI DA CUI ESULAVANO, PER LEGGE, LA POSSIBILITA’ DI FORMULARE CONCLUSIONI CIRCA LE COLPE E LE RESPONSABILITA’”** (pag. 30)

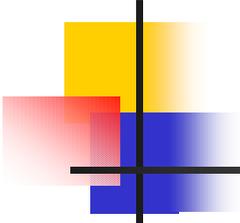
SCENARIO DI ANALISI



- **L'IPOTESI DEL CONTROMANO, COME UNA SCELTA OPERATIVA INTENZIONALE DEL PILOTA, DERIVATA DA UNA SORTA DI PRASSI PROCEDURALE, PROBABILMENTE, NON E' STATA ADEGUATAMENTE VERIFICATA DA ENTRAMBE LE INVESTIGAZIONI UFFICIALI (ANSV E PROCURA) E DALLE STESSE PARTI CIVILI E INVESTIGATORI DI PARTE**

I POTETICHE CONCLUSIONI

- **L'INADEGUATA INVESTIGAZIONE HA COMUNQUE ESCLUSO L'ANALISI DELLA "VIOLAZIONE DELIBERATA" DEL CONTROMANO**
- **NON E' STATO UN ERRORE DEL PILOTA**
- **A LINATE IL CONTROMANO R - 6 ERA UNA "PRATICA SOSTANZIALMENTE COMUNE"**
- **LE CAUSE, LE CONCAUSE E LE RESPONSABILITA' DELL'INCIDENTE VANNO QUINDI ADEGUATAMENTE RIFORMULATE**



AEROHABITAT:

“LINATE 8 OTTOBRE”

UNA INCHIESTA

DA RIFARE